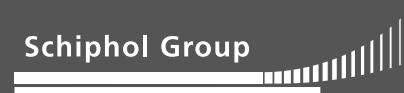
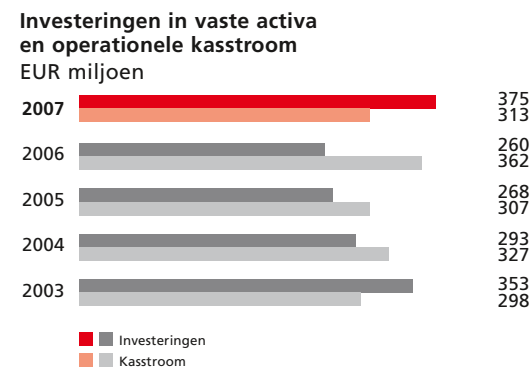
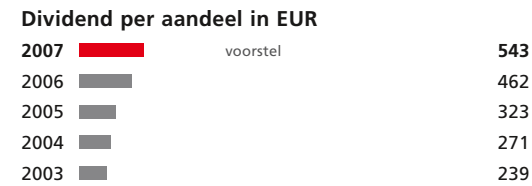
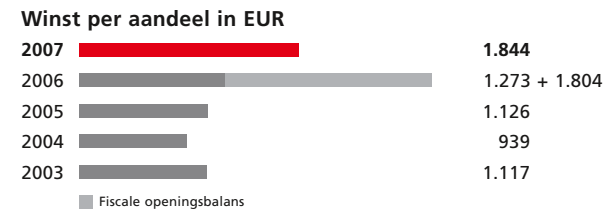


Schiphol Group Jaarverslag 2007



Financiële gegevens



Kerncijfers*

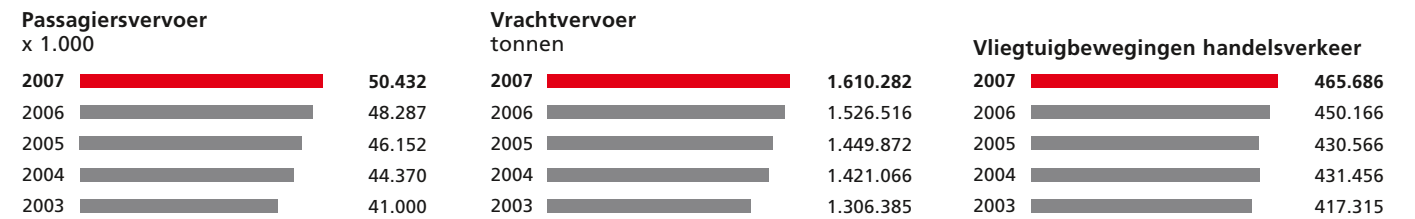
EUR miljoen tenzij anders vermeld	2007	2006	
Resultaten			
Netto omzet	1.146	1.037	10,6%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	112	29	290,9%
Bedrijfslasten	841	759	10,8%
Exploitatieresultaat	420	316	32,6%
Resultaat voor belastingen	395	291	35,6%
Netto resultaat excl. waardeveranderingen vastgoedbeleggingen en excl. effect fiscale openingsbalans	233	198	17,7%
Nettoresultaat (toekomend aan aandeelhouders)	316	527	- 40,1%
Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	175	162	8,0%
Operationele kasstroom	313	362	- 13,4%
Balansgegevens			
Totaal activa	4.287	4.165	2,9%
Eigen vermogen	2.957	2.722	8,6%
Gemiddelde vaste activa (exclusief actieve belastinglatentie)	3.554	3.324	6,9%
Kernratio's			
Rendement gemiddeld eigen vermogen	11,1 %	21,2 %	
Rentedragend vreemd vermogen / rentedragend vreemd vermogen + eigen vermogen	23,5%	24,8%	
FFO / totale schuld	34,3%	39,0%	
FFO interest dekkingsratio	7,7x	8,3x	
Personeel			
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van FTE's	2.459	2.293	7,2%

Cijfers 2003 zijn niet aangepast voor stelselwijziging IFRS.

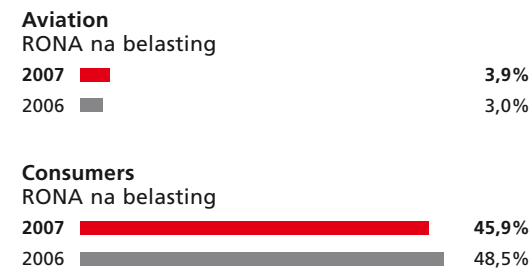
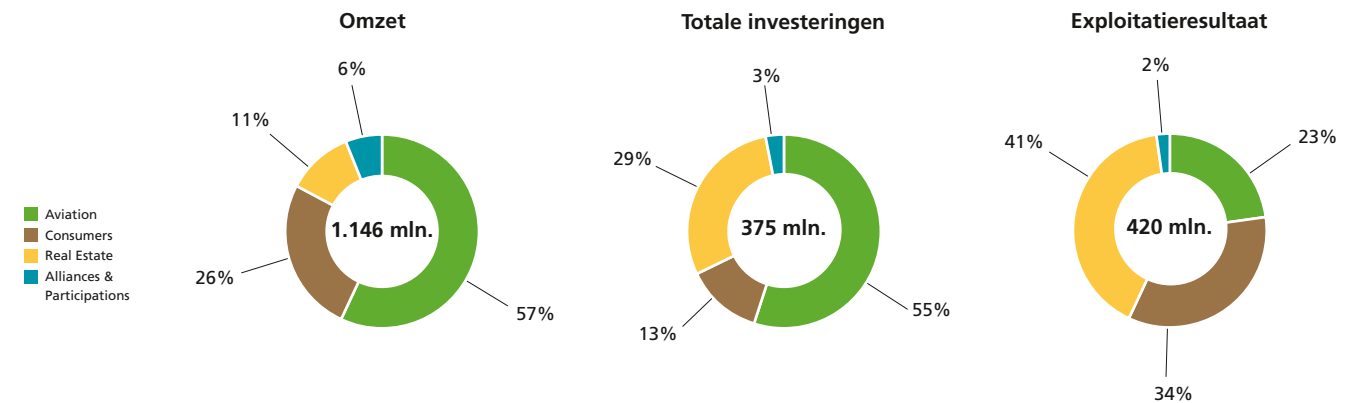
* Zie begrippenlijst voor de definities van Ratio's en de verklaring van de afkortingen

Vervoerscijfers

Totaal Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam Airport & Eindhoven Airport



Business Area informatie



Schiphol Group locaties



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

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

- 1 Aandeelhouder - Brisbane Airport
- 2 Aandeelhouder - JFK International Terminal 4
- 3 "Saphire" programma, Indonesië
- 4 Real Estate - Tradeport Hong Kong
- 5 Management contract - Aruba Airport

Belangrijkste gebeurtenissen in 2007

Geen beursgang of onderhandse plaatsing voor Schiphol Group

In februari besluit het kabinet dat er geen beursgang komt voor Schiphol Group. Wel zal onderzocht worden of een onderhandse plaatsing bij institutionele beleggers mogelijk is. In oktober ziet het kabinet hiervan af.

Overeenstemming over groei Amsterdam Airport Schiphol

Het kabinet gaat in september akkoord met een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) waardoor Schiphol onder bepaalde voorwaarden kan doorgroeien tot 480.000 vliegtuigbewegingen in 2010. Hiervoor moeten de grenswaarden van een aantal handhavingspunten voor geluid worden verhoogd en een aantal andere verlaagd. De gevolgen voor de omgeving hebben Luchtverkeersleiding Nederland en wij in beeld gebracht in een milieu-effect rapport dat de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM in juli hebben aanvaard. Op basis hiervan hebben beide ministers het ontwerp-LVB opgesteld. De Tweede Kamer behandelt het besluit begin 2008.

Economische regulering vastgesteld voor Amsterdam Airport Schiphol

De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) verwerpt in oktober het merendeel van de bezwaren van de luchtvaartmaatschappijen tegen de voorgestelde tarieven vanaf 1 november 2007 en de daarbij gevolgde procedure. In april 2007 had de NMa het door ons voorgestelde toerekeningssysteem van activa, kosten en opbrengsten al goedgekeurd voor de vaststelling van de aviation-gerelateerde tarieven van Amsterdam Airport Schiphol. Daarmee is de nieuwe economische regulering voor de luchthaven definitief vastgesteld.

De NMa vindt wel dat wij ten onrechte een aantal kostenposten uit 2005 en 2006 hebben verrekend in de nieuwe tarieven. De uitspraak van de NMa betekent dat wij tussen 1 november 2007 en 1 november 2008 de aviation-gerelateerde tarieven (met uitzondering van die voor security) met EUR 36,8 miljoen moeten verlagen.

Verdieping AirportCity formule in Klimaatplan voor Amsterdam Airport Schiphol

Wij willen de succesvolle AirportCity formule verdiepen en een actieve, leidende rol spelen bij het terugdringen van de schadelijke effecten van de wereldwijd verwachte klimaatverandering. Om dit maatschappelijke probleem het hoofd te kunnen bieden, hebben wij voor Amsterdam Airport Schiphol een Klimaatplan opgesteld. Hierin geven wij inzicht in de activiteiten die wij ontwikkelen om de

ambitieuze doelstellingen die wij onszelf hebben gesteld, te realiseren. Wij willen er onder meer voor zorgen dat onze eigen activiteiten op de locatie Schiphol in 2012 CO₂ neutraal worden uitgevoerd.

Kabinet voert vliegbelasting in voor alle Nederlandse luchthavens

De regering besluit een vliegbelasting (ecotax) in te voeren voor passagiers die vertrekken vanaf de Nederlandse luchthavens. Vanaf 1 juli 2008 moeten zij EUR 11,25 voor een bestemming binnen de Europese Unie (EU) en binnen 2.500 km betalen. Voor bestemmingen daarbuiten moeten zij EUR 45 betalen. Wij innen deze bedragen voor de luchthavens die deel uitmaken van Schiphol Group, en dragen die vervolgens af aan de overheid. Onderzoeken wijzen uit dat de invoering van deze belasting zal leiden tot een afname van het aantal passagiers en van het aantal arbeidsplaatsen op en rond onze en de andere Nederlandse luchthavens.

Winnaar Henri Sijthoff-Prijs

Het jaarverslag van Schiphol Group over 2006 heeft op 31 oktober 2007 de Henri Sijthoff-Prijs gekregen in de categorie niet-beursgenoteerde ondernemingen. Deze categorie werd dit jaar voor het eerst geïntroduceerd.

De jury oordeelde dat het verslag van hoogwaardige kwaliteit is en dat het op deelgebieden voor veel beursgenoteerde bedrijven een voorbeeld kan zijn.



Schiphol Group Jaarverslag 2007



Inhoud

■ Schiphol Group in het kort	4
■ Voorwoord	6
■ Verslag van de Raad van Commissarissen	8
■ Aandeelhoudersinformatie	14
■ Doelstellingen en strategie	17
■ Directieverslag	21
- Financiële gang van zaken	21
- Business Area Aviation	25
- Business Area Consumers	37
- Business Area Real Estate	45
- Business Area Alliances & Participations	53
- De risico's van ondernemen	61
- Medewerkers en organisatie	68
- Vooruitzichten	71
■ Corporate Governance	72
■ Remuneratierapport	75
■ Gebeurtenissen na balansdatum	79
■ Toezicht, Bestuur en Management	80
■ Jaarrekening	84
■ Overige gegevens	192
■ Bijlagen	196
■ Begrippen	200

Schiphol Group in het kort

Missie

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

Profiel

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

wel graag zijn. Een beursnotering verhoogt de professionaliteit en het ondernemerschap die nodig zijn om in de competitieve luchtvaartsector succesvol te kunnen blijven opereren. Het vergroot de toegang tot de kapitaalmarkt, zorgt voor een level playing field met onze concurrenten en voor 'tucht van de markt', en maakt het eenvoudiger om talentvolle medewerkers aan te trekken en te behouden. In 2007 bedroeg de netto-omzet EUR 1.146 miljoen en het resultaat na belastingen EUR 316 miljoen. Ons eigen vermogen bedroeg ultimo 2007 EUR 2.957 miljoen.

Activiteiten

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

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

en het positioneren van Amsterdam Airport Schiphol als de meest toonaangevende AirportCity. Amsterdam Airport Schiphol is een belangrijke motor van de Nederlandse economie. Het is een van de thuishavens van Air France-KLM en haar partners in de SkyTeam alliantie, van waaruit deze maatschappijen hun (inter)continentale bestemmingen aandoen. Amsterdam Airport Schiphol beschikt over een kwalitatief hoogwaardig netwerk met 267 verbindingen. Onze omzet bestaat voor het merendeel uit haven- en parkeergelden, concessies, verhuringen en autoparkeergelden.

Stakeholders

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



Aviation

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

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

Netto-omzet

EUR 650 miljoen
(+3% vs '06)

Exploitatieresultaat

EUR 95 miljoen
(+30% vs '06)



Consumers

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

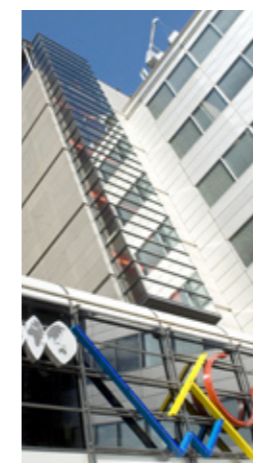
Omzetbronnen: winkelverkoppen, autoparkeergelden, concessie-inkomsten, reclame-inkomsten en management fees.

Netto-omzet

EUR 301 miljoen
(+31% vs '06)

Exploitatieresultaat

EUR 144 miljoen
(+5% vs '06)



Real Estate

De Business Area Real Estate ontwikkelt, beheert, exploiteert en belegt in vastgoed op en rondom luchthavens in binnen- en buitenland. Het grootste deel van de portefeuille met zowel operationeel als commercieel vastgoed bevindt zich op en rond Amsterdam Airport Schiphol.

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

Netto-omzet

EUR 124 miljoen
(+14% vs '06)

Exploitatieresultaat

EUR 171 miljoen
(+70% vs '06)



Alliances & Participations

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

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

Netto-omzet

EUR 71 miljoen
(+7% vs '06)

Exploitatieresultaat

EUR 10 miljoen
(+67% vs '06)

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

■ Voorwoord

We kunnen terugkijken op een redelijk succesvol jaar. Het aantal passagiers op Amsterdam Airport Schiphol steeg in 2007 met 3,8% tot bijna 47,8 miljoen; het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer nam met 3,0% toe tot bijna 436.000 en het vrachtvervoer heeft een groei laten zien van 5,5% tot meer dan 1,6 miljoen ton. Hiermee hebben we het vergeleken met onze belangrijkste concurrenten – Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt - goed gedaan. Zowel in het passagiers- als in het vrachtvervoer groeide Amsterdam Airport Schiphol sneller dan Londen en Frankfurt (maar minder snel dan Charles de Gaulle). Daarmee hebben we ons marktaandeel onder de belangrijkste luchthavens in Europa op peil kunnen houden, hoewel we in 2007 wel op passagiersgebied zijn gepasseerd door Madrid. Dit jaar verwachten we marktaandeel te verliezen ten opzichte van de andere grote luchthavens in Europa door de invoering van de vliegbelasting per 1 juli 2008, die de passagiers en luchtvaartmaatschappijen opzadelt met een tariefsverhoging van in totaal zo'n EUR 350 miljoen per jaar. Hierdoor zal in 2008 het aantal passagiers en vliegtuigbewegingen op Amsterdam Airport Schiphol niet of nauwelijks groeien. Dat is slecht voor de concurrentiepositie van de luchthaven en uiteindelijk voor de positie van Schiphol als mainport. Het is ook slecht voor de werkgelegenheid op de luchthaven en in de regio, voor het toerisme van en naar Nederland en voor het milieu, omdat je kunt zien aankomen dat veel mensen zullen uitwijken naar luchthavens buiten Nederland. Wij zijn daarom in beroep gegaan tegen de invoering van deze belasting. Temeer omdat wij samen met de KLM een zeer redelijk alternatief hebben aangedragen dat wel gunstig voor het milieu is en veel minder concurrentieverstorend werkt. KLM en wij zijn bereid het Europese Emissie Handel Systeem nog dit jaar in te voeren, vier jaar eerder dan in de rest van Europa. Helaas heeft het kabinet ons voorstel afgewezen en gekozen voor een heffing die op geen enkele manier ten goede komt aan het milieu. Wij betreuren dit omdat wij als luchtvaartsector een morele verantwoordelijkheid hebben ons uiterste best te doen de negatieve effecten van de luchtvaart op het milieu zoveel mogelijk te beperken.

Een groene luchthaven

Groei is noodzakelijk om tot een eerlijkere verdeling van de welvaart in de wereld te komen. Hierbij spelen regio's een steeds belangrijker rol. We zien de concurrentie tussen landen vervagen en plaatsmaken voor concurrentie tussen regio's. Het optimaal verbinden van die regio's met elkaar wordt steeds belangrijker, waardoor de passagiers- en vervoersstromen tussen de regio's zullen toenemen. Mobiliteit draagt daarmee meer dan ooit bij aan groei van de welvaart. We kunnen echter geen roofovername blijven plegen op onze planeet. Groei moet

duurzaam zijn; welvaart en welzijn moeten samengaan. Een verantwoord klimaatbeleid is een noodzakelijke voorwaarde voor duurzame groei. Dit betekent dat er keuzes moeten worden gemaakt, niet alleen door overheden maar ook door burgers en bedrijven. Wij gaan die verantwoordelijkheid niet uit de weg en hebben daarom vorig jaar aangekondigd dat we Amsterdam Airport Schiphol willen ontwikkelen tot een Green AirportCity. In de loop van 2008 zullen wij het Klimaatplan voor Amsterdam Airport Schiphol hiertoe uitbreiden met een Blauwdruk Energie en een Visie op Duurzame Mobiliteit publiceren. Daarin zullen we aangeven hoe wij willen bereiken dat Amsterdam Airport Schiphol voor wat betreft haar eigen gebouwen en activiteiten in 2012 CO₂ neutraal zal zijn. Daarnaast willen we dat in 2020 20% van alle energie die op onze mainport wordt gebruikt duurzaam geproduceerd zal zijn en dat de CO₂ emissies van alle andere activiteiten op het terrein 30% lager zullen liggen dan in 1990. Een ambitieuze doelstelling, maar in onze ogen wel haalbaar. Voor een groene luchthaven speelt ook geluid een belangrijke rol. Met onze omgeving zijn afspraken gemaakt over beperking van hinder en verbetering van het leefklimaat. Mede op grond hiervan kunnen wij op de korte termijn doorgroeien tot 480.000 vliegtuigbewegingen. Voor de eerstkomende jaren lopen we dankzij deze afspraken niet aan tegen de krappe grenzen van de huidige geluidsregels. Over een gerichte, selectieve verdere groei van Schiphol op middellange termijn wordt momenteel druk overleg gevoerd aan de Tafel van Alders. In de eerste helft van 2008 moet hierover meer duidelijkheid ontstaan. In de loop van dit jaar presenteert het kabinet zijn nieuwe luchtvaartnota. We verwachten dat hierin ruimte wordt geboden voor groei op andere luchthavens in ons land. Want het kan niet zo zijn dat ons wordt gevraagd een specialisatiebeleid te voeren en bepaalde segmenten van het verkeer en vervoer van Amsterdam Airport Schiphol te verplaatsen naar andere luchthavens, terwijl er op die andere luchthavens geen mogelijkheden voor groei zijn.

Verdieping AirportCity formule

Een luchthaven is meer dan alleen een plek waar passagiers, vracht en vliegtuigen aankomen en vertrekken. Het is in onze ogen een stad die 24 uur per dag aan zijn gebruikers diensten biedt die zij nodig hebben. Aviation en non-aviation activiteiten versterken elkaar zo. Dat noemen wij onze AirportCity formule die inmiddels door veel andere luchthavens wordt navolgd. Wij willen deze formule daarom in de komende jaren verdiepen om ons te blijven onderscheiden. Daarvoor is specialistische kennis nodig over ruimtelijke concepten. Een AirportCity moet economische activiteiten naar zich toe weten te trekken en de ruimte daarvoor zelf kunnen ontwikkelen. Tegelijkertijd moet een AirportCity de drijfveren van de passagiers kennen. Waar heeft de



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

zakelijke reiziger behoefte aan en wat wil de vakantieganger op weg naar zijn bestemming. Onze Business Area Real Estate werkt met succes aan de ruimtelijke invulling op en rond Amsterdam Airport Schiphol. Nieuwe bedrijfsterreinen en vrachtgebouwen worden ontwikkeld teneinde de groei van het vrachtvervoer te stimuleren, en energiezuinige kantoorgebouwen om de stijgende vraag van luchtvaart gerelateerde ondernemingen en internationale bedrijven die afhankelijk zijn van goede verbindingen, te accommoderen. Ook onze Business Area Consumers werkt aan een verdere verdieping van de AirportCity formule, vanuit het besef dat de hedendaagse consument meer wil dan alleen maar consumeren. Hij is ook op zoek naar zingeving en verbetering van kwaliteit van leven. Dat willen we onze bezoekers daadwerkelijk laten beleven. Dat doen we onder andere door meer nadruk te leggen op onze Nederlandse identiteit, met *Dutch design*, zuinig, efficiënt en soms met een knipoog. Het nieuwe VIP-, pers- en conferentiecentrum dat op 23 januari 2008 is geopend, is er een voorbeeld van. Maar ook de in 2007 geopende Babycare Lounge in de terminal en de nieuwe invulling van Schiphol Plaza. Maar onze belangrijkste taak is en blijft om samen met onze belangrijkste partner Air France-KLM en de overige maatschappijen, continu ons netwerk van verbindingen en de primaire processen op de luchthaven te versterken. In 2008 zullen wij daarom ruim EUR 550 miljoen investeren, waarvan de helft in uitbreiding en verbetering van de processen tussen aankomst en vertrek van passagiers en vliegtuigen op Schiphol. De bagageverwerking is hiervan een belangrijk onderdeel. Daarin gaan we tot 2015 ruim EUR 700 miljoen investeren om zo de groeiende stromen koffers op een snellere en goedkopere manier te verwerken dan nu.

Privatisering

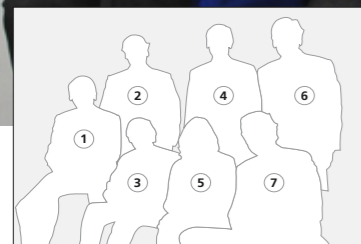
Wij blijven het jammer vinden dat na de beursgang ook de geplande onderhandse plaatsing door de Staat van een minderheidsbelang in Schiphol Group niet is doorgegaan. De concurrentie tussen de economische regio's in Europa en daarmee tussen de grote, Europese lucht-

havens is heftig. Onze grootste concurrenten zijn beursgenoteerde of geprivatiseerde ondernemingen. Het is niet goed dat wij niet over dezelfde financiële instrumenten en mogelijkheden kunnen beschikken als onze concurrenten. Zeker nu we voor een nieuwe golf van grote investeringen staan.

Schiphol College

Om als luchthaven verder te kunnen groeien, moeten wij een zo'n effectief mogelijk beroep kunnen doen op de regionale arbeidsmarkt. Daarnaast willen wij ons draagvlak in de omgeving versterken en onze maatschappelijke betrokkenheid tonen. Daarom hebben we samen met het Regionaal Opleidings Centrum (ROC) van Amsterdam de Stichting Schiphol College gestart. Dit is een initiatief om kansarme jongeren uit de omgeving weer perspectief te bieden op werk, omdat werk de beste garantie is dat zij niet afglijden. Via deze bedrijfsschool hebben wij in 2007 ervoor gezorgd dat 42 (jonge) mensen meedoen aan leerbanen, MBO-opleidingen en maatwerktrajecten en dat 130 stageplaatsen bij Schiphol Group en andere bedrijven op onze nationale luchthaven zijn gevonden. Voor 2008 zijn de doelstellingen van het Schiphol College om 900 (jonge) mensen te laten deelnemen aan leerbanen, MBO-opleidingen, maatwerktrajecten en doorstroomprogramma's van VMBO naar MBO. Daarnaast willen we 200 stagiaires een stageplaats bieden. Mijn laatste voorwoord als president-directeur van Schiphol Group in het jaarverslag van deze prachtige onderneming, sluit ik af met het voorstellen van Maarten de Groof, die als Chief Commercial Officer per 1 februari 2008 het directieteam is komen versterken. Met zijn benoeming geven Raad van Commissarissen en directie aan hoe belangrijk onze non-aviation activiteiten zijn. Ik wens hem veel succes in zijn nieuwe baan. Onze medewerkers wil ik mede namens de andere leden van de directie hartelijk danken voor hun inzet gedurende 2007.

Schiphol, 13 februari 2008
Gerlach Cerfontaine
president-directeur



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

Commissies

	Audit	Selectie en benoemingen	Remuneratie	Public Affairs & Corporate Responsibility	Privatisering
Aantal vergaderingen 2007	4	2	3	5	3
mr. P.J. Kalff (voorzitter)	•	• (v)			• (v)
mr. A. Ruys (vice-voorzitter)		•			
mr. H. van den Broek			•		
dr. F.J.G.M. Cremers	• (v)				•
drs. T.A. Maas – de Brouwer		•	•	• (v)	
mr. W.F.C. Stevens	•	•		•	•
T.H. Woltman			• (v)		
President-directeur	•	•	•	•	•
Chief Financial Officer	•			•	•
Directeur Corporate Legal					• (s)
Corporate Controller	• (s)				
Directeur Corporate Affairs				• (s)	
Directeur Human Resources			• (s)		

V = voorzitter
 S = secretaris

■ Verslag van de Raad van Commissarissen

Jaarverslag

Hierbij bieden wij het jaarverslag aan waarin de jaarrekening over 2007 is opgenomen. De directie heeft het jaarverslag opgesteld. Pricewaterhouse-Coopers Accountants NV heeft de jaarrekening gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring. Wij verwijzen u hiervoor naar pagina 192 van dit verslag.

Onze auditcommissie heeft de jaarrekening uitvoerig besproken met de directie en de accountant. Vervolgens hebben wij het jaarverslag met de directie besproken, in aanwezigheid van de accountant. De discussie met de directie over het jaarverslag heeft ons overtuigd dat dit verslag voldoet aan de eisen van transparantie en dat het een goede basis vormt voor de verantwoording die wij als Raad van Commissarissen afleggen voor het gehouden toezicht. De Raad van Commissarissen stemt in met de jaarrekening en kan zich gezien de goede resultaten over 2007, verenigen met het voorstel van de directie een dividend van EUR 93 miljoen over het gestorte aandelenkapitaal uit te keren. Na dotaties aan de herwaarderingsreserve (EUR 82 miljoen) en de overige wettelijke reserves (EUR 16 miljoen) wordt het resterende gedeelte van het netto resultaat toekomstend aan aandeelhouder van EUR 125 miljoen toegevoegd aan de ingehouden winst.

De directie zal de jaarrekening voorleggen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders die plaats heeft op 17 april 2008. Wij stellen de aandeelhouders voor de directie décharge te verlenen voor het gevoerde beleid en de Raad van Commissarissen voor het gehouden toezicht.

Wanneer we spreken over goede resultaten, beseffen we als Raad van Commissarissen dat deze niet vanzelf komen. Langs deze weg spreken we onze waardering uit voor de inzet en betrokkenheid van directie en alle medewerkers die in 2007 aan de verdere ontwikkeling en groei van Schiphol Group hebben bijgedragen.

Werkzaamheden van de Raad van Commissarissen

Algemeen

Wij hebben tijdens veel van onze vergaderingen uitvoerig de (internationale) positie van Schiphol Group besproken tegen de achtergrond van de ontwikkelingen in de internationale luchtvaart (inclusief security), nationale maatregelen (zoals de vliegbelasting) en de mogelijke gevolgen hiervan voor de aviation en non-aviation activiteiten. Ten aanzien van ontwikke-

lingen in de internationale luchtvaart moet worden gedacht aan de ontwikkeling van nieuwe types vliegtuigen wat tot 'hub by-passing' kan leiden, de significante groei in het Midden-Oosten en Azië, allianties en fusies tussen airlines, duurzaamheid en milieu en 'open skies'.

De Raad van Commissarissen is van mening dat de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol als 'hub' zeker zwaar op de proef zal worden gesteld, maar dat bovenstaande bedreigingen ook kansen met zich mee brengen.

Het creëren van AirportCities is en blijft een zeer sterk concept dat als uitgangspunt zal dienen om deze uitdaging aan te gaan. In dit kader is afgelopen jaar ook uitgebreid de internationale strategie besproken en aangescherpt om optimaal te kunnen anticiperen op eventuele internationale mogelijkheden.

Tevens is een businessplan Klimaat besproken om Green AirportCities te kunnen creëren die CO₂ neutraal zijn en de gehele onderneming (zowel aviation als non-aviation) een toonaangevende rol te kunnen laten vervullen als het gaat om energie, waterhuishouding, luchtkwaliteit, capaciteitsbenutting en het minimaliseren van geluidsoverlast. Ook het Management Development beleid (work-levels 1 tot en met 3) is tijdens een vergadering van de Raad van Commissarissen geëvalueerd.

In dit gehele speelveld is de Raad van Commissarissen met de directie van mening dat het essentieel is dat te allen tijde de kosten per bezoek (lees de kosten die airlines en passagiers betalen voor het gebruik van een luchthaven) concurrerend zullen moeten worden gehouden. Uitvoerig is stilgestaan bij het waar mogelijk nog efficiënter laten verlopen van processen en de noodzaak om kostenbeheersende doelstellingen op te leggen, ook al worden deze processen en kosten vaak negatief beïnvloed door externe maatregelen zoals bijvoorbeeld (internationaal) opgelegde veiligheidsmaatregelen en de invoering in alleen Nederland van een vliegbelasting. Om een beter inzicht te krijgen in de voortgang van Six Sigma(en de daarmee te behalen besparingen en efficiencyverbetering) hebben betrokken medewerkers verhelderende presentaties gegeven over de door hun geleide projecten.

Het Businessplan 2008-2012 en het Budget 2008 zijn met inachtneming van bovenstaande ontwikkelingen uitvoerig besproken waarna wij beide hebben goedgekeurd.



De Raad van Commissarissen heeft met veel belangstelling de discussie in de regering en met de gemeente Amsterdam over een eventuele privatisering gevolgd. De Commissarissen zijn het met de directie eens dat geconstateerd moet worden dat de politieke wil om tot enige vorm van privatisering te komen thans ontbreekt en hebben het onderwerp derhalve tot nader order van de agenda afgevoerd.

Financiële rapportage en rendementsontwikkeling

De maandrapportages waarin de actuele resultaten worden vergeleken met het Corporate Budget 2007 en de cijfers over 2006 zijn in elke vergadering, na een nadere toelichting van de directie, besproken. Onderwerpen die hierbij onder meer aan de orde kwamen zijn de ontwikkeling van de operationele en commerciële resultaten en kosten alsmede de financierings- en liquiditeitspositie van de onderneming.

Business Area Aviation

De Commissarissen hebben zich uitgebreid laten informeren over het bereikte akkoord aan de Tafel van Alders om onder voorwaarden te groeien naar 480.000 vliegbewegingen op Amsterdam Airport Schiphol. Ook de ontwikkelingen van de potentiële overschrijdingen van geluidsgrenswaarden rondom Amsterdam Airport Schiphol in het gebruiksjaar 2006, en hoe hiermee kan worden omgegaan in de toekomst, zijn besproken.

We hebben nauwgezet de ontwikkelingen gevolgd rondom de havengeldtarieven en voorwaarden.

Op grond van het door de NMa per 25 april jl. goedgekeurde toerekeningsstelsel heeft Schiphol Group op 31 mei 2007 haar tarieven per 1 november 2007 vastgesteld. Dit was voor de eerste maal dat de tarieven op grond van de (nieuwe) Wet luchtvaart met de daarvoor geldende procedures zijn vastgesteld.

Uitgangspunt van Schiphol Group bij de vaststelling van deze tarieven was dat zij per saldo niet zouden stijgen ten opzichte van het bestaande niveau, maar dat wel een aantal structuurwijzigingen (zoals zwaarder belasting van lawaaiige vliegtuigen en verkleining van de tariefdifferentiatie tussen OD en transfer passagiers) zou worden toegepast. De NMa heeft de door Schiphol Group toegepaste allocatie van kosten, opbrengsten en activa voor 2007 goedgekeurd. De NMa heeft tevens goedkeuring gegeven aan de door Schiphol Group gevolgde procedures met betrekking tot de vaststelling van de tarieven per 1 november 2007 en op de nieuwe tariefstructuur. De Wet luchtvaart vertoont een lacune ten aanzien van hoe om te gaan met verrekeningen (uit het verleden). Met betrekking tot de verrekeningen over de jaren 2005 en 2006 heeft de NMa goedkeuring gegeven aan de verrekeningen voor Security zoals deze door Schiphol Group zijn toegepast. De toegepaste verrekeningen over de jaren 2005 en 2006 voor Aviation zijn door de NMa op een aantal punten afgekeurd met als resultaat dat de tarieven met EUR 36,8 miljoen verlaagd moeten worden. Dit betekent dat Amsterdam Airport Schiphol haar tarieven van 1 november 2007 (exclusief Security) 8,71% lager moest vaststellen dan eerder op 31 mei 2007 gepubliceerd. De Raad van Commissarissen is verheugd dat zowel het toerekeningsstelsel als de allocatie zijn goedgekeurd door de NMa, maar is het met de directie eens dat een principiële uitspraak dient te worden verkregen ten aanzien van (het toepassen van) verrekeningen in samenhang met het kunnen vaststellen van toekomstige tarieven.

De veiligheid van Amsterdam Airport Schiphol is regelmatig aan de orde geweest. We hebben in 2007 een investeringsvoorstel goedgekeurd zodat Amsterdam Airport Schiphol op tijd in 2008 kan voldoen aan de nieuwe wettelijke eisen voor toegangsbeveiliging. Ook de brandveiligheid van

Amsterdam Airport Schiphol is besproken en nader toegelicht. Tevens zijn majeure investeringen goedgekeurd in het kader van het nieuwe bagagesysteem 70MB met het doel dat het bagagesysteem ook in de toekomst het aanbod optimaal kan verwerken.

Business Area Consumers

De gevolgen van de opgelegde *liquids & gels* maatregelen en bijbehorende door Schiphol Group genomen mitigerende acties zijn besproken.

Business Area Real Estate

De Raad van Commissarissen constateert dat de Business Area Real Estate met het jaar groter wordt. Al de ons voorgelegde en uitvoerig toegelichte investeringsplannen hebben wij goedgekeurd. Het betreft onder andere het uitbrengen van een bod op het WTC gebouw fase 1 op Amsterdam Airport Schiphol (inclusief de ondergelegen parkeergarage en het aanpalende deel van de traverse), de aankoop van strategische gronden en de bedrijfsruimte Vracht 5 te Schiphol-Zuid, van de ontwikkeling van het kantoorgebouw van transavia.com en van de uitgifte in erfpacht van de 'Aviodome locatie'. Tevens is een aantal business opportuniteiten besproken waaronder de mogelijke participatie in het ZuidAs-project en de ontwikkeling van een nieuw hotel op Amsterdam Airport Schiphol. Daarnaast zijn in meerdere vergaderingen de ontwikkelingen in de juridische procedure omtrent het Groenenbergterrein aan bod gekomen.

Business Area Alliances & Participations

De mogelijke gevolgen voor de regionale luchthavens zijn besproken indien alleen in Nederland de vliegbelasting wordt ingevoerd. Met voldoening is vastgesteld dat de belangrijkste participaties JFK IAT Terminal 4 en Brisbane Airport sterk presteren. De uitbreiding van Brisbane Airport met een

start- en landingsbaan is in de Raad van Commissarissen besproken. De snelle goedkeuring dankt Brisbane Airport aan de brede steun van de omgeving dankzij prima inspraakprocedures, gedegen milieuonderzoek en het raadplegen van de omwonenden.

De Commissarissen betreuen het dat Nanjing Lukou International Airport (China) de voorkeur heeft gegeven aan een andere partij om een samenwerkingsverband mee te sluiten. Met de directie blijven wij van mening dat de onderneming haar internationale vleugels verder moet uitslaan. Concrete mogelijkheden daartoe zijn de revue gepasseerd en besproken.

Commissies van de Raad

Onze Raad telde in 2007 vijf commissies. 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 van Commissarissen plaatsvindt.

Auditcommissie

De Auditcommissie heeft in 2007 met de directie en de accountant uitvoerig de jaarrekening 2006, het jaarverslag 2006, de managementletter 2006, de halfjaarcijfers 2007, de persberichten hierover en het interne en externe auditplan 2007 besproken.

Bovenop de gebudgetteerde EUR 100 miljoen hebben wij het aantrekken van EUR 20 miljoen extra financiering geaccordeerd. Daarnaast zijn diverse onderwerpen aan de orde geweest zoals de financieringsstructuur, het dividendbeleid, de ontwikkelingen omtrent de havengelden en het gehouden toezicht



hierop door de NMa, verzekeringen, pensioenen, belastingen, het risk management, fraudebeleid, de accountantsrapportage, het functioneren van de externe accountant, informatie- en communicatietechnologie, de noodzakelijke acties op de managementletter en de juridische claims.

Privatiseringscommissie

Na het bekend worden van het regeringsbesluit omtrent de privatisering van de onderneming heeft de tijdelijke Privatiseringscommissie zich per 31 december 2007 opgeheven.

Selectie- en benoemingscommissie

De Selectie- en benoemingscommissie komt alleen bijeen indien noodzakelijk. Gegeven het terugtreden van prof. drs. G.J. Cerfontaine per 1 januari 2009 heeft de commissie in 2007 een profielschets opgesteld voor de functie van president-directeur. Op 19 oktober 2007 heeft onze Raad deze profielschets goedgekeurd. Begin 2008 zullen de eerste gesprekken met potentiële kandidaten worden gevoerd.

De eind 2006 gestarte selectie- en benoemingsprocedure voor de nieuwe statutaire directiefunctie commercieel directeur (Chief Commercial Officer) is met de benoeming van drs. M.M. De Groof (50 jaar) afgerond. Op 1 februari 2008 is hij met zijn werkzaamheden begonnen.

Remuneratiecommissie

Tijdens de vergaderingen van de Remuneratiecommissie is onder andere uitgebreid gesproken over het remuneratiebeleid in zijn geheel (inclusief de algemene discussie omtrent beloning van bestuurders) en de mogelijke targets voor 2008. De commissie is aan het begin van 2007 met de directie de doelstellingen voor dat jaar overeengekomen. De commissie heeft kunnen vaststellen dat de directieleden hun targets over 2007 in belangrijke mate hebben gehaald. Het remuneratiepakket voor de Chief Commercial Officer is opgesteld in lijn met het vigerende remuneratiebeleid. Een uitgebreid verslag van deze vergaderingen en een uiteenzetting van het remuneratiebeleid wordt nader besproken in het Remuneratierapport.

Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie

De commissie Public Affairs & Corporate Responsibility heeft uitvoerig de opzet van het Verantwoord Ondernemen verslag besproken. De commissie heeft deelgenomen aan de discussies voorafgaande aan de opstelling van het Klimaatplan Schiphol.

Voorts heeft de commissie de ontwikkeling van het Schiphol College, de effecten van de invoering van de vliegbelasting, de kwaliteitsmonitor, de resultaten van het NIPO onderzoek dat het imago van Amsterdam Airport Schiphol peilt en de Samenwerking Innovatieve Mainport besproken en nauwlettend gevolgd.

Centrale Ondernemingsraad

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

Samenstelling

De samenstelling van onze Raad van Commissarissen is in 2007 niet gewijzigd. Al onze leden zijn onafhankelijk in de zin van de Corporate Governance Code en hebben de Nederlandse nationaliteit. Mevrouw Maas – de Brouwer en de heer Woltman zijn (her)benoemd op aanbeveling van de Centrale Ondernemingsraad. De heren Kalff en Cremers zijn een zogenoemd financieel expert in de zin van de Corporate Governance Code. Secretaris van de vennootschap is de heer Backer.

Op de agenda van de aandeelhoudersvergadering van 17 april 2008 zal de herbenoeming van de heer Van den Broek aan de orde komen. De heer Cremers is met ingang van 13 februari 2008 toegetreden tot de Remuneratiecommissie.

De Raad van Commissarissen kwam in 2007 zevenmaal bijeen. Tweemaal waren wij voltallig; vijfmaal kon één lid niet aanwezig zijn. De heer Ruys is benoemd tot vice-voorzitter van de Raad van Commissarissen. Eenmaal is gedeeltelijk buiten aanwezigheid van de directie vergaderd. Tijdens deze vergadering is behalve ons eigen functioneren ook dat van de directie als geheel besproken en van de leden afzonderlijk.

Er hebben zich geen transacties voorgedaan waarbij tegenstrijdige belangen van bestuurders, commissarissen, aandeelhouders en/of externe accountant speelden of spelen die van materiële betekenis zijn voor de vennootschap en/of de betreffende bestuurders, commissarissen, aandeelhouders en/of externe accountant.

Schiphol, 13 februari 2008
De Raad van Commissarissen



Belangrijke data

Algemene Vergadering van Aandeelhouders	17 april 2008
Publicatie halfjaarresultaten 2008	21 augustus 2008
Publicatie jaarcijfers 2008	19 februari 2009*
Algemene Vergadering van Aandeelhouders	16 april 2009*
Publicatie halfjaarresultaten 2009	20 augustus 2009*

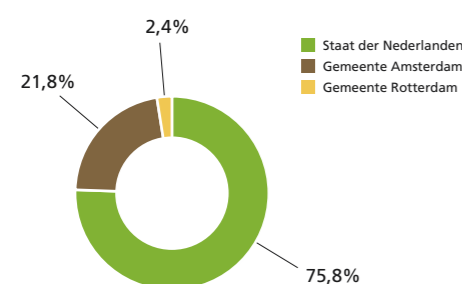
* Deze data kunnen nog gewijzigd worden

■ Aandeelhoudersinformatie

Aandelenkapitaal

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

Aandeelhouders Schiphol Group



Meer informatie over Investor Relations kan worden verkregen via:

tel: +31 (0)20 601 2570
 email: Investor_Relations@schiphol.nl
 internet: www.schipholgroup.com

Dividendbeleid

Met ingang van 2006 is in overleg met de aandeelhouders het dividend bepaald op 40% (was sinds 2003 30%) van het resultaat (toekomend aan aandeelhouders), exclusief de waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen. In 2006 is het resultaat (toekomend aan aandeelhouders) ook gecorrigeerd voor het eenmalig positieve resultaat als gevolg van de vaststelling van de fiscale openingsbalans. Het resultaat van EUR 316 miljoen in 2007 resulteert in een winst per aandeel van EUR 1.844. Het aangepaste resultaat ten behoeve van het dividend bedraagt EUR 233 miljoen en het voorstel is om een dividend per aandeel uit te keren van EUR 543.

Credit rating

Schiphol Nederland BV heeft onder een EMTN-programma (Euro Medium Term Note) schuld papier uitgegeven. In 2007 bleef de *credit rating* ongewijzigd bij zowel Standard & Poor's (AA-) als Moody's Investor Service (Aa3). Vooruitlopend op de voorgenomen privatisering plaatste Standard & Poor's de *credit rating* op 29 juni 2006 op Negative Outlook. Dit gebeurde omdat de aandeelhouders hadden gesuggereerd een substantieel eenmalig dividend uit te laten keren aan de huidige aandeelhouders ten tijde van de privatisering.

Privatisering

In het coalitieakkoord van de regering Balkenende IV is afgesproken de aandelen die de overheid heeft in Schiphol Group niet naar de beurs te brengen. Wel is in het coalitieakkoord afgesproken te bezien of op een andere manier middelen vrijgemaakt kunnen worden uit het overheidsaandeel zonder afstand te doen van de zeggenschap in de onderneming. Mede vanwege die afspraak heeft de minister van Financiën in 2007 overleg gevoerd met de medeaandeelhouders en de directie van Schiphol Group. Daarbij is gekeken naar de mogelijke varianten van vervreemding en met name naar een onderhandse plaatsing en verkoop van delen van de onderneming. Op 18 oktober is bekend gemaakt dat na uitgebreid overleg met alle betrokkenen de minister van Financiën samen met de minister van Verkeer en Waterstaat heeft besloten niet over te gaan tot een vervreemding van de aandelen.

De gemeente Amsterdam heeft de eind 2006 door haar aanhangig gemaakte procedure bij de Ondernemingskamer van het Amsterdamse Gerechtshof in 2007 ingetrokken. De Staat had al eerder de door haar aanhangig gemaakte procedure bij de Raad van State ingetrokken.

Windmolen om energie op te wekken, Amsterdam Airport Schiphol



■ Doelstellingen en strategie

Wij willen één van de meest toonaangevende luchthavenondernemingen van de wereld zijn met Amsterdam Airport Schiphol als mainport en meest vooraanstaande AirportCity. Tegelijkertijd willen wij duurzame waarde creëren voor onze stakeholders.

De strategie om dit te bereiken bestaat uit drie pijlers:

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

Deze strategie wordt uitgevoerd via de AirportCity formule, die is gericht op een integrale ontwikkeling van aviation en non-aviation activiteiten. De uitvoering van deze activiteiten voltrekt zich via vier business areas die elkaar versterken in het creëren van groei en waarde, zowel op de locatie Schiphol als elders. Amsterdam Airport Schiphol als hub-luchthaven met een sterke hub-carrier is de pionier van de succesvolle AirportCity formule. In het verlengde van de AirportCity hebben wij een mainportconcept waarbij de groei van de luchthaven samengaat met de ontwikkeling van het netwerk aan bestemmingen en de concurrentiekracht van de regio. Hiermee versterken we de concurrentiepositie van onze luchthaven en die van de regio. Een verdieping van de AirportCity formule is van groot belang om ons blijvend te kunnen onderscheiden. Hiertoe zullen we op Amsterdam Airport Schiphol meer de nadruk gaan leggen op onze identiteit - *Dutch design*. Verder streven we naar meer openheid en transparantie, innovatie en het verbinden van mensen en organisaties. Om een van de meeste toonaangevende luchthavenondernemingen ter wereld te zijn, willen wij daarnaast een actieve, leidende rol spelen bij het terugdringen van de schadelijke effecten van de wereldwijd verwachte klimaatverandering. Vanuit Amsterdam Airport Schiphol wordt ons klimaatbeleid vormgegeven waarna de plannen integraal in onze bedrijfsactiviteiten worden opgenomen en veelal als commerciële kans worden benut. Voor deze locatie is een Klimaatplan 2008 opgesteld, dat de klimaatverandering vanuit een tweesporenbeleid benadert:

- Klimaatbestendige Mainport zet in op structurele aanpassingen in de inrichting en het gebruik van Amsterdam Airport Schiphol. Via dit spoor wordt ingespeeld op veranderende klimaatomstandigheden (adaptatie).

- Klimaatneutrale Mainport neemt het heft in eigen handen door maatregelen te ontwikkelen die een verdere verandering van het klimaat kunnen helpen voorkomen en die de lokale luchtkwaliteit zullen verbeteren (mitigatie). Bij het treffen van deze maatregelen zijn concrete doelstellingen geformuleerd die afhankelijk zijn van de controle die wij erop kunnen uitoefenen. Er zijn activiteiten die direct door onszelf bestuurbaar zijn en waarvoor wij ook de verantwoordelijkheid dragen. Maar ook activiteiten waarop wij slechts indirect invloed kunnen uitoefenen en waarvoor we niet of slechts gedeeld verantwoordelijk zijn.

Integratie van onze eigen milieumaatregelen met de verschillende programma's van de overheid, bedrijfsleven en diverse kenniscentra is van groot belang. Amsterdam Airport Schiphol moet een structureel en materieel deel worden van het overheidsbeleid gericht op klimaat, waterhuishouding en energie.

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

Airport:

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

■ Operationele capaciteit van de luchthaven:

Start- en landingsbanen, platformen en terminalruimte

Door continu te investeren zorgen wij zelf voor het beschikbaar zijn van voldoende operationele capaciteit. Het huidige banenstelsel van Amsterdam Airport Schiphol heeft een capaciteit van circa 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Deze capaciteit is ruimschoots voldoende om aan de vervoersvraag te voldoen tot naar schatting 2020/25. Wettelijke milieugrenzen beperken echter de te gebruiken capaciteit. De huidige terminalruimte is geschikt voor ruim 60 miljoen passagiers per jaar. Deze capaciteit is ruimschoots voldoende om aan de vervoersvraag

tot 2015 te voldoen. Met operationele verbeteringen kan de huidige terminal circa 65 miljoen passagiers afhandelen. Door overige uitbreidingen kunnen wij op deze locatie doorgroeien tot circa 85 miljoen passagiers.

- **Luchtruim- en milieucapaciteit:** *de bereikbaarheid vanuit de lucht en de milieugrenzen*
Voor voldoende en een betrouwbare capaciteit in de lucht zijn wij mede afhankelijk van de overheid en van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Om optimaal gebruik te kunnen maken van de schaarse milieucapaciteit stimuleren wij dat de luchtvaartmaatschappijen stillere vliegtuigen inzetten en selectief gebruik maken van de nachtcapaciteit. Dit gebeurt onder andere door differentiatie van de start- en landingsgelden en operationele maatregelen. De beschikbare baan-capaciteit is via wet- en regelgeving aan banden gelegd. Voor het realiseren van voldoende milieucapaciteit zijn wij daarom sterk afhankelijk van de overheid en de omgeving. Binnen het huidige wettelijke stelsel ligt de grens van de milieucapaciteit op circa 480.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Ons streven, stapsgewijs te kunnen doorgroeien naar circa 600.000 in 2020, betekent dat bestaande wet- en regelgeving moet worden aangepast.

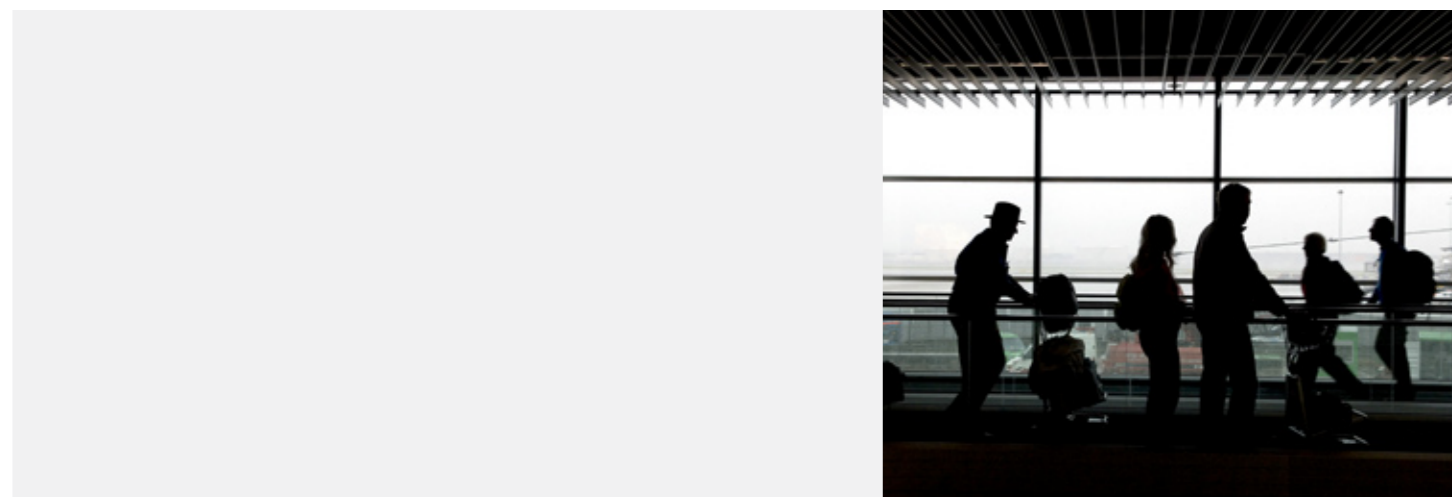
Behalve door het beschikbaar stellen van voldoende capaciteit en de daarmee samenhangende investeringen, willen wij op de volgende manier de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol versterken:

- **Efficiënte Operatie:** Wij streven continu naar verbetering van de operationele efficiency, de veiligheid en beveiliging en de kwaliteit van de producten en diensten voor de luchtvaartmaatschappijen, passagiers en verladers die gebruik maken van de luchthaven. Grootschalige investeringen in het bagagesysteem dragen hieraan bij.
- **Concurrerende tarieven:** bij het vaststellen van de havengeldtarieven wordt uit concurrentieoverwegingen rekening gehouden met de ontwikkeling van tarieven op omliggende luchthavens. Op grond van de in 2006 van kracht geworden Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol zijn onze tarieven gereguleerd en is het rendement dat wij hierop mogen maken gemaximeerd tot het niveau van de gemiddelde vermogenskosten (WACC) van de luchtvaartactiviteiten. De ambitieuze kosten-beheersingsdoelstelling die wij onszelf hebben opgelegd, moet het mogelijk maken de komende jaren het maximaal toegestane rendement te halen en gelijktijdig de concurrentiepositie van de luchthaven te verbeteren.
- **Kostenefficiëntie:** Wij streven naar concurrerende *visit costs*. Voor het deel dat wij kunnen beïnvloeden hanteren wij de kosten per Work Load Unit als maatstaf.

Mainport:

De luchthaven is onderdeel van een Mainport-strategie. Die bestaat uit een sterke luchthaven, een concurrerend netwerk en een sterke regio. Voor de succesvolle ontwikkeling van mainport Schiphol is een aantal randvoorwaarden te onderscheiden, waarvoor wij in belangrijke mate afhankelijk zijn van andere partijen.

- **Netwerk:** het complex van (overstap-)verbindingen dat Amsterdam Airport Schiphol tot toonaangevend mondiaal knooppunt maakt voor zowel passagiers als vracht. Air France-KLM en haar SkyTeam partners geven vorm aan een belangrijk deel van dit netwerk als onderdeel van de *dual-hub* strategie van deze alliantie. De overige luchtvaartmaatschappijen en *low cost* maatschappijen die zich hebben toegelegd op Europees *point-to-point* verkeer, dragen ook bij aan het sterke netwerk. Luchtvracht vormt een onlosmakelijk deel met passagiersvervoer, omdat het wereldwijde netwerk van verbindingen voor het overgrote deel alleen rendabel is in de combinatie passagiers- en vrachtvervoer. Hierdoor is Amsterdam Airport Schiphol tevens een interessante marktplaats geworden voor logistieke activiteiten. Door gerichte marktwerking proberen wij het netwerk verder uit te breiden, maar wij zijn daarbij sterk afhankelijk van marktontwikkelingen en beslissingen van luchtvaartmaatschappijen.
- **Bereikbaarheid van de luchthaven via spoor- en wegennet:** Voor het optimaal kunnen benutten van de luchthavencapaciteit is een goede bereikbaarheid noodzakelijk vanuit de Randstad en de catchment area. Het wegennet op het luchthaventerrein valt onder onze verantwoordelijkheid en kan zelf worden ontwikkeld. De verantwoordelijkheid voor de aanleg van spoorverbindingen en het hoofd- en onderliggende wegennet, ligt echter bij andere partijen. In specifieke gevallen doen wij op een bescheiden schaal mee aan investeringen die de bereikbaarheid van de luchthaven helpen verbeteren.
- **Concurrerende regio:** Het netwerk van bestemmingen en Amsterdam Airport Schiphol maken onlosmakelijk deel uit van de regio Amsterdam en de Randstad die hiervan duidelijk profiteren. Dat geldt voor internationale bedrijven die zich er vestigen, de jaarlijkse stroom van toeristen en de arbeidsmarkt die mede afhankelijk is van onze aanwezigheid. Omgekeerd draagt de internationaal georiënteerde regio Amsterdam bij aan de voor de luchtvaartmaatschappijen belangrijke stroom bestemmingsreizigers. De mainport, ondersteund door de succesvolle AirportCity formule, is van essentieel belang voor de Randstad die alle zeilen moet bijzetten om haar positie als succesvolle, concurrerende economische regio te kunnen handhaven. Tegelijkertijd is het succes van de regio sterk afhankelijk van de bestuurs- en uitvoeringskracht van het Rijk en de centrale overheden. Daarbij gaat het vooral om het



verbeteren van de infrastructuur, de vestigingslocaties, het woon- en leefklimaat en de kennis- en opleidingsmogelijkheden.

Het behouden en versterken van de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol als mainport moet worden gerealiseerd in een complexe omgeving met veel stakeholders. Wij werken derhalve in allerlei gremia en op allerlei niveaus nauw samen met andere partijen in de luchtvaartsector, met de overheid en andere (locale) stakeholders. Wij overleggen ook intensief met de omgeving en hebben daaruit voortvloeiende afspraken gemaakt over hinderbeperkende maatregelen en verbeteringen van de leefbaarheid in twee in 2007 opgestelde convenanten.

Het verhogen van de inkomsten uit non-aviation activiteiten

In onze strategie richten wij ons verder op het vergroten van de inkomsten uit non-aviation activiteiten. Teneinde voldoende rendement te realiseren en de afhankelijkheid van de gereguleerde luchtvaartopbrengsten te verminderen hebben wij een brede portefeuille aan non-aviation activiteiten ontwikkeld. Deze ontwikkeling heeft ook een positief effect op de aviation activiteiten. Enerzijds neemt dankzij de ontwikkeling van logistieke centra de vraag naar vrachtvervoer toe. Anderzijds neemt dankzij de ontwikkeling van kantoren, business parks en congres- en vergaderfaciliteiten het passagiersvolume toe. Aan dit onderdeel van de strategie wordt invulling gegeven door:

- Het maximaliseren van de opbrengst uit de passagiers- en consumentenzromen. Dit gebeurt onder meer door het aanbieden van een aantrekkelijke winkelomgeving, optimalisatie van de beschikbare parkeerplaatsen met behulp van *yield management* en door het creëren van additionele advertentiemogelijkheden.

- Het ontwikkelen, exploiteren, beheren en incidenteel verkopen van vastgoed. Naast de inkomsten uit de ontwikkeling en verhuur van kantoor- en vrachtgebouwen op en rond Amsterdam Airport Schiphol en andere luchthavens, dragen de vastgoedactiviteiten sterk bij aan ons resultaat door het uitgeven van land, het verkopen van gebouwen en de waardeveranderingen van de huidige portefeuille.

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

In de derde pijler van onze strategie wordt het succes van het integraal ontwikkelen van de AirportCity formule door de business areas Aviation, Consumers en Real Estate op andere locaties toegepast. Daarnaast vervullen de regionale luchthavens een ondersteunende functie voor Amsterdam Airport Schiphol. Aan dit onderdeel van de strategie wordt invulling gegeven door:

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

Winkelstraat in Schiphol Plaza



■ Directieverslag

Wij zijn tevreden over het financiële resultaat over 2007. Het netto resultaat is met 17,7% gestegen tot EUR 233 miljoen (EUR 198 miljoen in 2006), als het effect van de vaststelling van de fiscale openningsbalans in 2006 en van de waardestijging van onze vastgoedbeleggingen niet wordt meegerekend. Wordt dit wel meegerekend, dan daalt ons netto resultaat met 40,1% tot EUR 316 miljoen (EUR 527 miljoen in 2006).

Voor 2008 zijn wij gematigd gestemd. Door de invoering van de vliegbelasting per 1 juli zullen de aantallen passagiers en vliegtuigbewegingen naar verwachting niet of nauwelijks stijgen, wat negatieve gevolgen zal hebben voor de groei van de Business Areas Aviation en Consumers.

■ Financiële gang van zaken

In 2007 steeg onze netto-omzet met 10,6% (9,4% in 2006), van EUR 1.037 miljoen in 2006 naar EUR 1.146 miljoen.

De waardevermeerdering van de beleggingen in vastgoed kwam in 2007 uit op EUR 112 miljoen (EUR 29 miljoen in 2006). Deze waardeveranderingen houden voor EUR 68 miljoen verband met de ontwikkeling, aankoop en verbouwing van vastgoed en voor EUR 44 miljoen met waardeveranderingen van de bestaande portefeuille.

De bedrijfslasten stegen met 10,8% (15,2% in 2006), van EUR 759 miljoen in 2006 naar EUR 841 miljoen in 2007.

Het exploitatieresultaat over 2007 nam toe met 32,6% (1,7% in 2006), van EUR 316 miljoen in 2006 tot EUR 420 miljoen.

Het netto resultaat (toekomend aan de aandeelhouders) over 2007 bedraagt EUR 316 miljoen (EUR 527 miljoen in 2006). De verwerking in 2006 van een eenmalige bate van EUR 309 miljoen – als gevolg van de met de Belastingdienst gesloten vaststellingsovereenkomst over de fiscale openningsbalans per 1 januari 2002 – veroorzaakt voor het overgrote deel deze daling. Zonder deze eenmalige bate en zonder waardevermeerdering van ons vastgoed bedraagt het netto resultaat in 2007 EUR 233 miljoen (EUR 198 miljoen in 2006); een stijging van 17,7% (7,2% in 2006).

Het rendement op het eigen vermogen (ROE) kwam uit op 11,1% (21,2% in 2006). De eenmalige bate in 2006 en de waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen niet meegerekend bedroeg de ROE in 2007 8,2% (8,0% in 2006).

Netto-omzet

EUR miljoen	2007	2006	%
Aviation	650,4	630,9	3,1%
Consumers	300,5	230,5	30,6%
Real Estate	124,3	109,1	14,0%
Alliances & Participations	71,0	66,2	7,3%
Totaal	1.146,2	1.036,7	10,6%

De Business Area Aviation levert de grootste bijdrage aan de totale netto-omzet maar met een groei van 3,1% (10,2% in 2006) blijft deze achter bij de groei in netto-omzet van de non-aviation business areas. De sterke groei van 30,6% bij de Business Area Consumers (11,2% in 2006) wordt vooral verklaard door de van de KLM overgenomen drank- en tabak verkoopactiviteiten. Mede door additionele huurinkomsten en opdrachten voor derden nam de netto-omzet van de Business Area Real Estate toe met 14,0% (4,6% in 2006). De netto-omzet groei bij de Business Area Alliances & Participations van 7,3% was eveneens hoger dan vorig jaar (4,3%). Voor een gedetailleerde verklaring van de ontwikkeling in netto-omzet en resultaat per business area wordt verwezen naar de respectievelijke business area hoofdstukken.

Bedrijfslasten

EUR miljoen	2007	2006	%
Uitbestedingen en overige externe kosten	486,5	412,7	17,9%
Personeelsbeloningen	168,0	152,8	9,9%
Afschrijvingen	170,8	160,8	6,2%
Bijzondere waardeveranderingen	3,9	1,0	309%
Overige bedrijfskosten	11,8	32,0	-63,0%
Totaal	841,0	759,3	10,8%

De bedrijfslasten stegen met 10,8% (EUR 82 miljoen), van EUR 759 miljoen in 2006 naar EUR 841 miljoen in 2007. De stijging kan voor een belangrijk deel worden toegeschreven aan:

- De nieuwe kostenpost inkoopwaarde van drank en tabak waaraan in 2007 EUR 38 miljoen is uitgegeven. De post houdt verband met de van KLM overgenomen verkoopactiviteiten van drank en tabak in het See Buy Fly gebied;
- Een stijging van de personeelskosten met EUR 15 miljoen die uit de volgende elementen bestaat: een toename in FTE's door vooral de overname van de drank- en tabakverkoop, een algemene salarisverhoging per 1 april 2007 van 2,75% en een vrijval in 2007 van de voorziening ziektekosten voor gepensioneerden;
- Een stijging van de afschrijvingskosten met EUR 10 miljoen. Voor EUR 5 miljoen is dit gerelateerd aan de contract gerelateerde immateriële activa die voortkomen uit de overname van de verkoopactiviteiten drank en tabak, en verder aan geautomatiseerde toepassingen en additionele afschrijvingen op landingsbanen;
- Een stijging van de kosten opdrachten voor derden (EUR 8 miljoen). Tegenover deze kosten staan nagenoeg even hoge opbrengsten verantwoord onder de netto-omzet van vooral de Business Area Real Estate;
- Een stijging van de bijzondere waardeverminderingen met EUR 3 miljoen door een afwaardering van Villa Carmen in Milaan;
- Een stijging in de advieskosten met EUR 3 miljoen die voor het merendeel te maken heeft met het Six Sigma project. Dit project droeg echter ook bij aan beperking van de stijging van de bedrijfslasten;
- Een stijging van de beveiligingskosten op Amsterdam Airport Schiphol met EUR 1 miljoen door een combinatie van hogere beveiligingskosten (additionele maatregelen) die grotendeels worden gemitigeerd door een lagere toerekening van verzekeringspremies.

Uitbestedingen en overige externe kosten

De uitbestedingen en overige externe kosten stegen in 2007 met 17,9% (17,2% in 2006), van EUR 413 miljoen naar EUR 487 miljoen.

Voor EUR 38 miljoen is deze stijging het gevolg van de inkoopkosten van drank en tabak. De kosten van beveiliging stegen met EUR 1 miljoen door een combinatie van hogere beveiligingskosten (additionele maatregelen) die grotendeels werden gemitigeerd door een lagere toerekening van verzekeringspremies. Daarnaast droeg het Six Sigma programma bij aan de beperking van de stijging van de bedrijfslasten. Op Amsterdam Airport Schiphol bedragen de beveiligingskosten nu EUR 204 miljoen; dit is 24,2% (26,7%

in 2006) van de totale bedrijfslasten van Schiphol Group. De beveiligingskosten worden in diverse categorieën van de bedrijfslasten verantwoord, waarvan uitbestedingen en overige externe kosten, personeelsbeloningen en afschrijvingen de belangrijkste zijn.

Behalve de kosten voor inkopen van drank en tabak en beveiliging worden in de uitbestedingen en overige externe kosten onder andere ook de kosten verantwoord voor: onderhoud van EUR 58 miljoen (EUR 54 miljoen in 2006), opdrachten voor derden van EUR 15 miljoen (EUR 7 miljoen in 2006), energie van EUR 23 miljoen (EUR 24 miljoen in 2006), advieskosten van EUR 21 miljoen (EUR 17 miljoen in 2006) en in 2007 slechts zeer beperkte milieukosten voor het beluchten van sloten (EUR 5 miljoen in 2006).

Personeelsbeloningen

De personeelsbeloningen stegen in 2007 met 9,9% (14,5% in 2006), van EUR 153 miljoen naar EUR 168 miljoen. Belangrijkste onderdeel van de personeelsbeloningen vormen de salariskosten (inclusief sociale lasten en pensioenkosten). Deze stegen in 2007 van EUR 149 miljoen in 2006 naar EUR 167 miljoen in 2007. Deze toename met 11,9% is als volgt opgebouwd: 7,5% heeft betrekking op de toename van het personeelsbestand en 4,4% op hogere salarissen. In 2007 nam het gemiddelde aantal FTE's met 166 toe, van 2.293 naar 2.459. Twee belangrijke oorzaken van deze stijging zijn een toename van de bedrijfsactiviteiten bij de Business Area Aviation (37 FTE's) en het overkomen van personeel van de KLM per 3 januari 2007 als gevolg van de overname van drank en tabak verkoopactiviteiten (107 FTE's). De contractloonstijging per 1 april 2007 bedroeg 2,75%. In 2007 waren de ontslagvergoedingen hoger door meerdere individuele regelingen en er is een overeenkomst bereikt over de tegemoetkoming in de ziektekosten voor gepensioneerden. Dit laatste heeft geleid tot een vrijval van een voorziening in 2007 van EUR 6,5 miljoen. De pensioenlasten, tenslotte, stegen in 2007 met 10,4%, van EUR 17 miljoen tot 18 miljoen.

Afschrijvingen

De afschrijvingen namen toe in 2007 met EUR 10 miljoen, van EUR 161 miljoen tot EUR 171 miljoen, een stijging van 6,2%. Deze stijging is mede het gevolg van de afschrijving op contract gerelateerde immateriële activa uit de aankoop van de overgenomen drank- en tabak verkoopactiviteiten. Tevens stegen de afschrijvingen door geautomatiseerde toepassingen en door additionele afschrijvingen op landingsbanen.

Bijzondere waardeveranderingen

De bijzondere waardeveranderingen bedroegen in 2007 EUR 3,9 miljoen (EUR 1 miljoen in 2006).

In 2007 is EUR 3,9 miljoen afgewaardeerd op de investering in Villa Carmen te Milaan. Daarnaast is in verband met de geprognosticeerde verliezen en negatieve operationele kasstromen van Lelystad Airport EUR 0,1 miljoen op de materiële vaste activa van Lelystad Airport afgewaardeerd.

Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	
EUR miljoen	
2007	175
2006	162
2005	167

Overige bedrijfskosten

De overige bedrijfskosten bedroegen EUR 12 miljoen (EUR 32 miljoen in 2006). De daling van EUR 20 miljoen is hoofdzakelijk het gevolg van een eenmalige donatie in 2006 van EUR 10 miljoen voor omwonenden van Amsterdam Airport Schiphol die zich in een zogenoemde schrijnende situatie bevinden. Tevens heeft Schiphol Group in 2006 EUR 8,5 miljoen ter beschikking gesteld aan de Stichting Mainport en Groen die zich bezighoudt met het realiseren van groenprojecten rondom de luchthaven Schiphol.

Winstbelasting

Schiphol Group is sinds 1 januari 2002 onderworpen aan winstbelasting. Als gevolg daarvan is in overleg met de Belastingdienst in 2006 een fiscale openingsbalans per 1 januari 2002 vastgesteld. Het eigen vermogen in de vastgestelde fiscale openingsbalans per 1 januari 2002 is EUR 1,3 miljard hoger dan het eigen vermogen in de commerciële balans op die datum. Een hogere waardering van de gronden is de belangrijkste oorzaak van het verschil tussen het commerciële en het fiscale vermogen. Deze gronden worden in de fiscale openingsbalans gewaardeerd tegen reële waarde en in de commerciële jaarrekening op basis van de historische kostprijs. Bij een winstbelastingpercentage vanaf 1 januari 2007 van 25,5% levert deze hogere fiscale waardering een eenmalige belastingbate op van EUR 309 miljoen in de winst en verliesrekening in 2006. In 2006 zijn vervolgens herziene aangiften 2002 en 2003 ingediend. De effecten van deze aangiften hebben in 2006 geleid tot een (eenmalige) bate van EUR 5 miljoen. In 2007 zijn aangiften ingediend over 2004 en 2005. De effecten van deze aangiften (ondermeer verschillen tussen de commerciële en fiscale boekwinsten vastgoed, verliesverrekening en implementatie IFRS) hebben geleid tot een (eenmalige) bate in 2007 van in totaal EUR 22 miljoen.

Resultaat

Het exploitatieresultaat over 2007 bedraagt EUR 420 miljoen (EUR 316 miljoen in 2006); een toename van 32,6% vergeleken met 2006. EUR 83 miljoen van deze

toename is het gevolg van hogere ongerealiseerde waardeveranderingen, die in 2007 EUR 112 miljoen bedroegen (EUR 29 miljoen in 2006).

Het resultaat voor aftrek van rente, belastingen, afschrijvingen en waardeveranderingen (EBITDA) bedroeg EUR 594 miljoen en is met 24,3% gestegen vergeleken met de EUR 478 miljoen uit 2006.

Het negatieve saldo van financiële baten en lasten daalde van EUR 36 miljoen naar EUR 35 miljoen. Deze daling van EUR 1 miljoen moet vooral worden toegeschreven aan het afdekken van het valutarisico van de redeemable preference shares van Brisbane Airport Corporation Holding Pty Ltd. Vorig jaar leverde deze niet-afgedekte aandelen werd nog een negatief koersverschil op van EUR 1,7 miljoen.

Het resultaat deelnemingen over 2007 bedroeg EUR 10,9 miljoen, wat nagenoeg gelijk is aan de EUR 10,7 miljoen over 2006. Voor het jaar 2007 is het tarief voor winstbelasting gedaald van 29,6% naar 25,5%. Uitgaande van het resultaat over 2007 nam de belastinglast met EUR 16 miljoen af.

De inkomsten uit onze minderheidsdeelnemingen werden bij het berekenen van de return on net assets (RONA) tot nog toe buiten beschouwing gelaten. Sinds 2007 worden hun inkomsten wel in onze RONA-berekening meegenomen. In 2007 kwam de RONA na belasting uit op 9,2% (7,1% in 2006). Exclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen bedroeg de RONA dit verslagjaar 6,8% (6,5% in 2006).

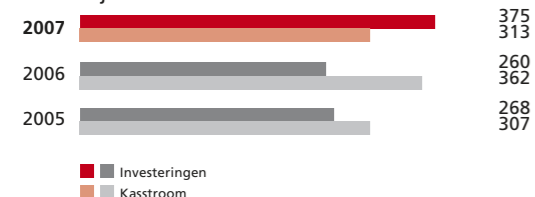
Investeringen en financiering

De operationele kasstroom daalde van EUR 362 miljoen in 2006 naar EUR 313 miljoen in 2007. De belangrijkste oorzaak hiervoor is dat in 2007 EUR 62 miljoen meer winstbelasting is betaald; EUR 125 miljoen in 2007 tegenover EUR 63 miljoen in 2006.

Mede door een hoger investeringsniveau, meer aflossingen en een verruimd dividendbeleid is zowel het saldo van de kasstroom uit operationele en investeringsactiviteiten (de zogenoemde *free cash flow*) als het saldo uit financieringsactiviteiten negatief over 2007. Het saldo uit financieringsactiviteiten is negatief als gevolg van de aflossing op leningen en leaseverplichtingen van EUR 171 miljoen en de betaling van dividenden van EUR 79 miljoen. De betaling van dividenden in 2007 is hoger dan in 2006 door een pay-out ratio van 40% (was 30%) over het netto resultaat 2006. Het saldo van de liquide middelen en schulden aan kredietinstellingen daalde met EUR 157 miljoen, van EUR 299 miljoen naar EUR 142 miljoen in 2007. De investeringen in vaste activa bedroegen dit verslagjaar EUR 375 miljoen tegenover EUR 260 miljoen in 2006.

De belangrijkste investeringsprojecten waren: het 70 MB bagageprogramma (EUR 82 miljoen), de aankoop van vrachstation 5 (EUR 31 miljoen), de kantoorontwikkeling P22 1e en 2e fase (EUR 28 miljoen), de overname van Schiphol Airport Retail (EUR 25 miljoen), de uitbreiding van de bagage D-hal (EUR 19 miljoen), de verlenging van de Rinse Hofstraweg (EUR 11 miljoen) en de realisatie van vrachtgebouw 9 (EUR 10 miljoen). De Business Area Aviation heeft met EUR 208 miljoen het grootste aandeel in de totale investeringen. De Business Area Real Estate volgt met EUR 109 miljoen. Daarna komen de Business Area Consumers met EUR 48 miljoen en de Business Area Alliances & Participations met EUR 10 miljoen.

Investerings in vaste activa en operationele kasstroom



Ratio's

In 2006 hebben wij twee nieuwe cash flow gerelateerde ratio's geïntroduceerd waarmee beter sturing kan worden gegeven aan het financieringsbeleid. Vooral de schuldmarkt en *credit rating agencies* kijken naar de mate waarin een bedrijf in staat is om cash te genereren in relatie tot de liquiditeitsbehoefte. Dit wordt in kaart gebracht door de ratio's "FFO/Totale schuld" en "FFO interest dekkingsratio". De wijze waarop de *credit rating agencies* deze ratio's berekenen verschilt niet alleen onderling. Zij maken ook, elk op basis van hun eigen methodologie, verschillende aanpassingen op onze gepubliceerde financiële cijfers. In de financieel risico management paragraaf op pagina 118 hebben wij onze eigen gedetailleerde berekening van deze ratio's uiteengezet. Als gevolg van de verschillende berekeningsmethodieken zijn onze ratio's niet exact vergelijkbaar met de uitkomsten van de *credit rating agencies*.

Funds From Operations (FFO) is de operationele kasstroom gecorrigeerd voor ondermeer werkkapitaal. De FFO/Totale schuld bedroeg in 2007 34,3%, een verslechtering ten opzichte van de 39,0% in 2006. De totale schuld is de ultimo stand van alle rentedragende schulden.

De FFO interest dekkingsratio bedroeg in 2007 7,7x, een verslechtering ten opzichte van de 8,3x in 2006. Deze ratio wordt berekend door de FFO plus bruto rentelasten te delen door de bruto rentelasten.

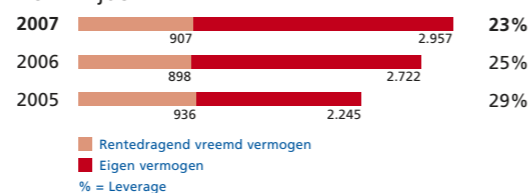
De verslechtering van beide ratios houdt verband met een lagere FFO mede als gevolg van een hogere afdracht aan winstbelasting in 2007. Mede hierdoor

zal deze daling naar onze eigen inschatting geen consequenties hebben voor de credit rating van Schiphol Group bij Standard & Poor's (AA-) en Moody's (Aa3). Naast deze twee ratio's hanteert Schiphol Group de *leverage* als ratio (verhouding rentedragend vreemd vermogen ten opzichte van het totaal van het eigen vermogen en het rentedragend vreemd vermogen). Deze ratio is een resultante van het gevoerde financieerbeleid en blijft van groot belang aangezien de Wet luchtvaart een veronderstelde *leverage* van 40% gebruikt om de vermogenskosten (WACC) voor de gereguleerde aviation activiteiten te berekenen. Aan het einde van het verslagjaar bedroeg de *leverage* van Schiphol Group 23%; 2 procentpunt lager dan een jaar eerder (25% in 2006). Deze daling wordt verklaard door enerzijds een afname van de rentedragende leningen en anderzijds een toename van het eigen vermogen.

Financieringsbeleid

Het totale bedrag aan uitstaande leningen en leaseverplichtingen bedroeg ultimo 2007 EUR 907 miljoen (EUR 898 miljoen in 2006). In 2007 werd EUR 135 miljoen aan nieuwe leningen en leaseverplichtingen opgenomen. Hiervan is EUR 120 miljoen onder het Euro Medium Term Note programma (EMTN) aangetrokken. Het resterende bedrag is onder meer opgenomen door onze Italiaanse vennootschap Avioport SpA. In 2007 zijn leningen (geheel of gedeeltelijk) afgelost (EUR 121 miljoen), de daaraan gerelateerde derivaten afgewikkeld (EUR 37 miljoen) en zijn de leaseverplichtingen met EUR 3 miljoen afgenomen waarmee de gezamenlijke kasuitstroom in 2007 op EUR 161 miljoen uitkomt.

Kapitaalstructuur



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

Loan maturity profile



De gemiddelde interestkosten zijn in 2007 gestegen van 4,98% in 2006 naar 5,14%. In ons renterisicobeleid opteren wij in belangrijke mate voor het aantrekken van vastrentende leningen, hetzij met een vast interestpercentage, hetzij door gebruik te maken van standaard rentederivaten.



Aviation

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

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

2007 highlights

- Netto-omzet stijgt met 3,1%
- Exploitatieresultaat stijgt met EUR 22 miljoen met gelijkblijvende kosten
- Verdere stijging passagiers en vracht
- Tot 2015 wordt bijna EUR 700 miljoen geïnvesteerd in bagagesysteem
- NMa keurt toerekeningsysteem voor het vaststellen van de luchtvaartgerelateerde en beveiligingsstarieven goed



Key Performance Indicators

Aantal lijnbestemmingen (zomerdienstregeling)

2007	267
2006	269

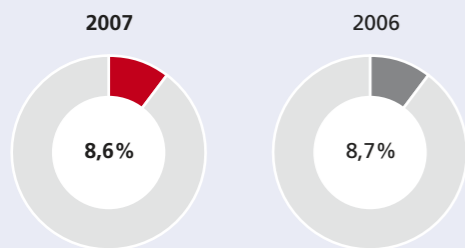
Punctualiteit aankomend verkeer

2007	81,0%
2006	81,5%

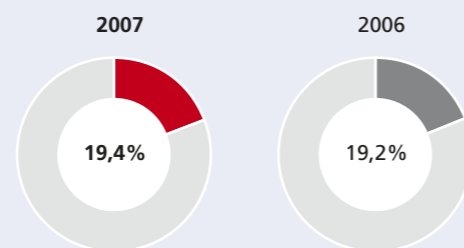
Punctualiteit vertrekkend verkeer

2007	71,1%
2006	73,3%

Marktaandeel passagiers (geselecteerde euro top 12)



Marktaandeel vracht (geselecteerde euro top 5)



Business Area Aviation

EUR miljoen	2007	2006	
Netto omzet	650	631	3,1%
Bedrijfslasten	555	558	- 0,4%
EBITDA	216	190	13,8%
Exploitatieresultaat	95	73	29,8%
Gemiddelde vaste activa	1.834	1.754	4,5%
RONA voor belastingen	5,2%	4,3%	
RONA na belastingen	3,9%	3,0%	
Investerings in vaste activa	208	173	20,1%

Financiële gang van zaken

De netto-omzet van de Business Area Aviation steeg met 3,1% (10,2% in 2006) naar EUR 650 miljoen. Havengelden op Amsterdam Airport Schiphol leveren met EUR 630 miljoen (EUR 610 miljoen in 2006) veruit de belangrijkste bijdrage aan de netto-omzet. De concessievergoedingen van brandstofleveringen en overige activiteiten bleven in 2007 onveranderd op EUR 21 miljoen (daling EUR 2,3 miljoen in 2006). Deze vergoedingen dragen voor 3% bij aan de netto-omzet van Business Area Aviation.

De toename van de havengelden met EUR 19,9 miljoen is een gevolg van:

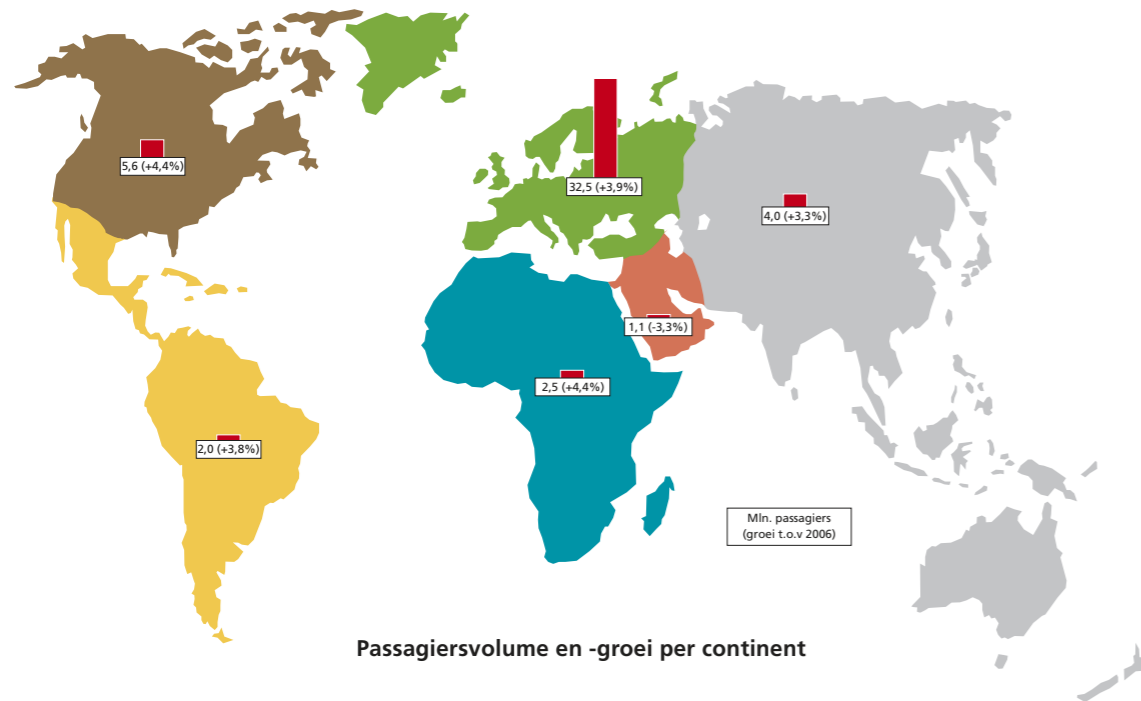
- Hogere vliegtuigvergoedingen (EUR 2,6 miljoen) veroorzaakt door 3,0% meer vliegtuigbewegingen (EUR 4,4 miljoen) en een verlaging van de landings- en startgelden van 8,7% per 1 november 2007 (EUR 2,4 miljoen lager). Overige effecten veroorzaakten een stijging van EUR 0,6 miljoen. Het gemiddelde startgewicht van de vliegtuigen steeg licht in 2007 vergeleken met 2006.
- Hogere passagiersvergoedingen (EUR 17,3 miljoen) dankzij een 3,8% toename van het aantal passagiers (EUR 15,9 miljoen) en een aanpassing van de tarieven (EUR 1,0 miljoen). Overige effecten veroorzaakten een stijging van EUR 0,4 miljoen.

De toename van het aantal vliegtuigbewegingen zorgde ook voor de stijging van de concessie-inkomsten uit brandstofleveringen.

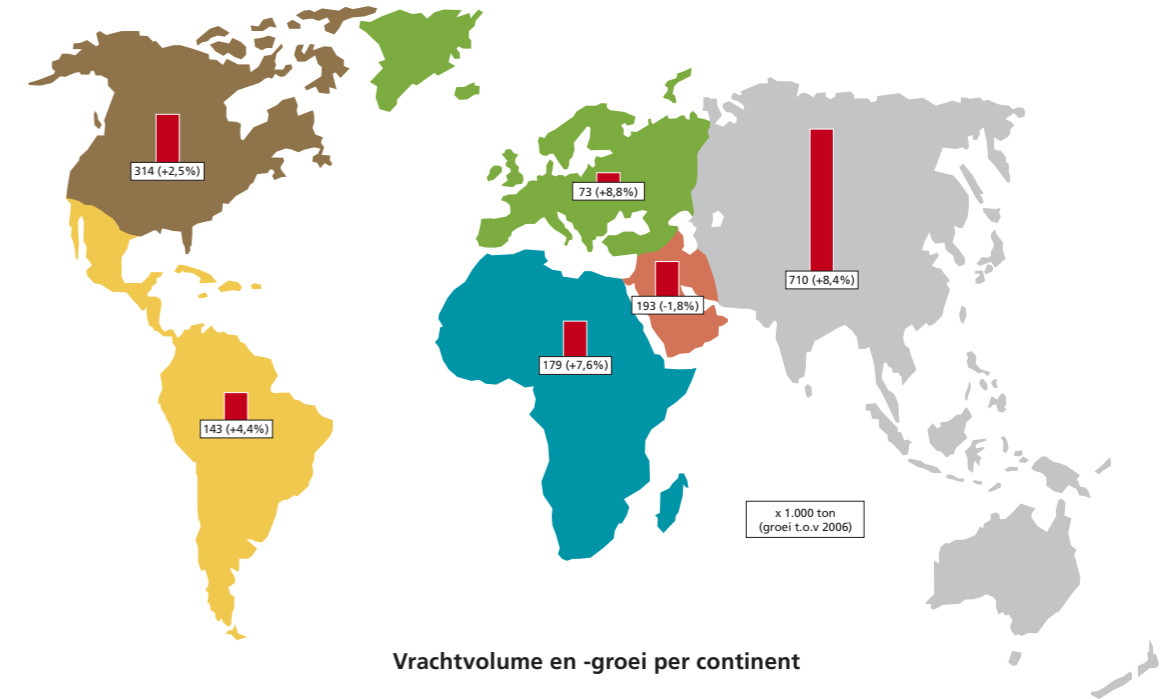
De bedrijfslasten van de Business Area Aviation namen af met 0,5% (toename 18,1% in 2006), van EUR 558 miljoen tot EUR 555 miljoen. De vorming in 2006 van twee voorzieningen voor het oplossen van schrijnende situaties van omwonenden van Amsterdam Airport Schiphol (EUR 10 miljoen) en voor de Stichting Mainport en Groen (EUR 8,5 miljoen) veroorzaakt deze afname. Hiertegenover stond een lastenstijging die mede dankzij het Six Sigma programma beperkt in omvang bleef. Hogere beveiligingskosten (additionele maatregelen) werden grotendeels gemitigeerd door een lagere toerekening van verzekeringspremies waardoor de lastenstijging van de beveiligingsactiviteiten slechts EUR 0,8 miljoen bedroeg. Daarnaast was er een toename in de personeelskosten (EUR 5,0 miljoen), afschrijvingen (EUR 4,2 miljoen) en onderhoudskosten (EUR 2,4 miljoen).

De EBITDA over 2007 is met 13,8% (-11,3% in 2006) toegenomen, van EUR 190 miljoen tot EUR 216 miljoen. Het exploitatieresultaat steeg met 29,8% (-26,2% in 2006), van EUR 73 miljoen naar EUR 95 miljoen.

EUR miljoen	Aviation		Security		Business Area Aviation	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Netto-omzet	433	423	217	208	650	631
Bedrijfslasten	351	355	204	203	555	558
Exploitatieresultaat	82	68	13	5	95	73
Gemiddelde vaste activa	1.697	1.632	137	122	1.834	1.754
RONA na belastingen	3,6%	2,9%	7,3%	2,8%	3,9%	3,0%



Passagiersvolume en -groei per continent



Vrachtvolume en -groei per continent

De investeringen bedroegen in 2007 EUR 208 miljoen (EUR 173 miljoen in 2006) en kwamen daarmee boven het niveau van EUR 150 à EUR 160 miljoen wat ons destijds voor ogen stond. De reden hiervoor is de herziene betalingsstructuur van de omvangrijke, reeds geplande investeringen in het bagagesysteem.

De RONA van de Aviation-activiteiten steeg met 0,7 procentpunt naar 3,6%. De belangrijkste reden hiervoor is de gestegen omzet.

De RONA van de Security-activiteiten steeg met 4,5 procentpunt naar 7,3%. De belangrijkste reden voor deze toename is de gestegen omzet. Hierin is opgenomen de verrekening van tekorten uit 2005 en 2006.

Ontwikkelingen passagiers en vracht

Het handhaven en versterken van de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol als mainport is onze belangrijkste doelstelling. Passagiers en vracht zijn onze belangrijkste drivers. Daarom wijzen wij de invoering van de vliegbelasting per 1 juli 2008 resoluut van de hand. Deze extra belasting op een vliegticket werkt

negatief op de concurrentiepositie van de luchthaven als mainport, maar ook op die van de regio en het toerisme. De passagiersaantallen zullen in 2008 naar verwachting niet of nauwelijks stijgen ten opzichte van 2007. Dat geldt ook voor het aantal vluchten van en naar Amsterdam Airport Schiphol: enkele maatschappijen hebben inmiddels hun diensten opgezegd of ingekrompen terwijl andere maatschappijen hebben aangekondigd dit te zullen gaan doen in 2008.

Aantal passagiers wederom toegenomen

Amsterdam Airport Schiphol heeft in 2007 zijn vierde plaats als passagiersluchthaven van Europa moeten afstaan aan Madrid. De luchthaven belandde op de vijfde plaats. Van de top 12 van Europa* is Londen Heathrow ook in 2007 de grootste passagiersluchthaven gebleven. Het aantal passagiers op Amsterdam Airport Schiphol is in 2007 met ruim 1,7 miljoen toegenomen tot bijna 47,8 miljoen; een groei van 3,8% (4,4% in 2006). Het passagiersvervoer bij onze hub carrier Air France-KLM en haar partners nam met 3,5% toe, van 28,4 miljoen tot bijna 29,5 miljoen. Ook in 2007 is de groei van het aantal passagiers voor een belangrijk deel te danken aan de low cost carriers.

Hun passagiersaantal groeide van 5,4 miljoen naar 6,0 miljoen; een toename van 11,8% (20,3% in 2006). De overige maatschappijen vervoerden in totaal ruim 12,3 miljoen passagiers en lieten hiermee een groei zien van 0,8% (0,1% in 2006).

In 2007 groeide het bestemmingsverkeer (OD-reizigers) met 4,3% (5,7% in 2006) naar ruim 28,0 miljoen en het aantal transferpassagiers met 3,2% (2,5% in 2006) naar 19,7 miljoen. Het aantal passagiers op de regio's Azië en Afrika is in 2007 minder sterk gegroeid dan in 2006. Het aantal passagiers op Azië steeg met 3,3% (7,2% in 2006) en op Afrika met 4,4% (6,9% in 2006). Ook binnen Europa, met ruim 32,5 miljoen passagiers de grootste regio voor Amsterdam Airport Schiphol, steeg het passagiersvervoer minder dan in het voorgaande jaar: 3,9% in 2007, 5,4% in 2006. Het passagiersvolume op Noord-Amerika steeg in 2007 met 4,4% tot 5,6 miljoen; in 2006 daalde dit volume met 1,3%. Ook het vervoer op Latijns Amerika groeide met 3,8% harder dan de 1,0% in 2006.

Vrachtvervoer verder in de lift

Amsterdam Airport Schiphol heeft haar derde plaats binnen Europa als vrachtluchthaven behouden. De hoeveelheid vracht die van en naar de luchthaven wordt vervoerd, groeide met 5,5% (5,3% in 2006) tot ruim 1,6 miljoen ton.

De groei onder de full freighters – vliegtuigen die alleen vracht vervoeren – bedroeg 6,0% (6,8% in 2006), van 886.719 ton in 2006 naar 939.281 ton in 2007. Met deze sterke toename is onze positie als één van de belangrijkste vrachthubs in Europa verder versterkt. Bij de vliegtuigen die zowel passagiers als vracht vervoeren, nam het vrachtvolume toe met 4,7% (3,2% in 2006), van 640.780 ton in 2006 naar 671.001 ton in 2007. Van en naar Azië werd veruit de meeste vracht vervoerd (bijna 710.000 ton). Dit is een groei van 8,4% ten

opzichte van 2006 (6,5% in 2006). Ook Afrika groeide sterk met 7,6% (5,2% in 2006). Het Midden Oosten kende als enig continent in 2007 met -1,8% een afname (2,9% in 2006).

Vliegtuigbewegingen

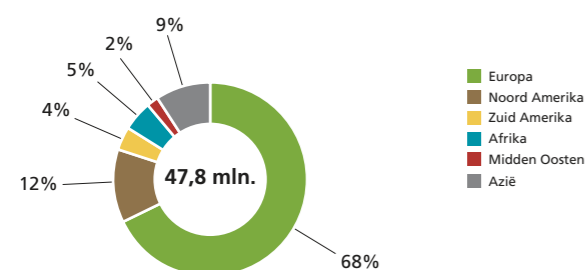
Voor de economische ontwikkeling van de Randstad in het algemeen en voor de concurrentiepositie van de luchthaven als mainport in het bijzonder, is het van essentieel belang dat Amsterdam Airport Schiphol verder kan groeien. Op korte termijn, tot en met 2010, is aan de Tafel van Alders een akkoord bereikt over de groei van het aantal vliegtuigbewegingen tot 480.000 per jaar. De grenswaarden van een aantal handhavingspunten voor geluid moeten hiervoor worden verhoogd en een aantal andere verlaagd. Dit is vastgelegd in twee convenanten en de gevolgen ervan voor de omgeving zijn beschreven in een Milieu Effect Rapport en door de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM aanvaard. Het kabinet heeft het ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit (LVB) dat op basis hiervan is opgesteld, aanvaard en ter goedkeuring naar de Tweede Kamer gestuurd. Onze ambitie voor de middellange termijn (2018/2020), te kunnen doorgroeien is in 2007 ook besproken aan de Tafel van Alders. Het overleg hierover zal in 2008 worden afgerond.

Het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer op Amsterdam Airport Schiphol steeg in 2007 met 3,0% (4,6% in 2006), van 423.1222 naar 435.973. Het gemiddelde startgewicht (MTOW) steeg licht, van 98,2 ton in 2006 naar 98,7 in 2007.

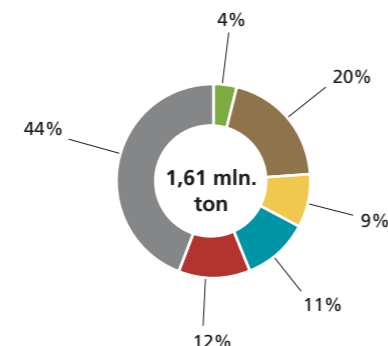
Netwerk

Een groot netwerk van verbindingen is essentieel voor een mainport. Amsterdam Airport Schiphol beschikt hierover. Het aantal bestemmingen waarop passagiers- en vrachtluchtvaart het gehele jaar of

Passagiers per continent



Vracht per continent



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

Tafel van Alders

De Tafel van Alders is een overlegorgaan dat in december 2006 is opgericht met als doel de groei van de luchtvaart op Amsterdam Airport Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de omgeving met alle betrokken partijen gezamenlijk uit te werken voor de korte (tot en met 2010) en de middellange termijn (2018/2020).

Onder leiding van de onafhankelijke voorzitter Hans Alders zitten aan tafel:

- het Rijk (vertegenwoordigers van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM);
- de luchtvaartsector (Schiphol Group, KLM, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL));
- de Provincie Noord-Holland;
- de gemeenten Amstelveen, Amsterdam, Haarlemmermeer en Uitgeest;
- vertegenwoordigers van omwonenden van Amsterdam Airport Schiphol via de CROS (Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol) en de VGP (Vereniging Gezamenlijke Platforms).

een deel ervan vanaf onze mainport vliegen is daarbij van groot belang. Het aantal bestemmingen dat in 2007 werd aangevlogen, bedroeg binnen Europa 157 en intercontinentaal 110. In 2007 kwamen er 13 nieuwe bestemmingen bij (8 in Europa en 5 intercontinentaal) en werden 15 lijndiensten geschrapt (6 in Europa en 9 intercontinentaal). Per saldo is in 2007 het aantal Europese bestemmingen met 2 toegenomen en het aantal intercontinentale met 4 afgenomen.

Operationele capaciteit

Door continu te investeren zorgen wij ervoor dat Amsterdam Airport Schiphol over voldoende operationele capaciteit beschikt. In 2007 is voor EUR 208 miljoen in aviationvoorzieningen geïnvesteerd.

Op het J-platform zijn in september vijf extra opstelplaatsen voor vliegtuigen in gebruik genomen. Met de zes opstelplaatsen uit 2006 biedt het nieuwe platform nu aan elf vliegtuigen plaats, waarvan twee voor de A380. Op vier opstelplaatsen zijn ook *de-icing* voorzieningen aangebracht. Het vrachtplatform van Schiphol-Zuidoost is met twee opstelplaatsen voor Boeing 747-toestellen uitgebreid. De opstelplaatsen werden in oktober in gebruik genomen en zijn voorzien van een hydrantensysteem voor de aanvoer van kerosine.

In mei werd een geheel nieuwe verbinding tussen de B en C pier in gebruik genomen. In de corridor zijn meer loopbanden aangebracht, waardoor de loopafstanden voor passagiers zijn bekort. In juni werd groot onderhoud uitgevoerd aan de Polderbaan en in september aan de Kaagbaan.

In december zijn de werkzaamheden gestart om in de Vertrekhallen 1 en 2 de balies van luchtvaartmaatschappijen en reisorganisaties en de gevel vijf meter

naar buiten te verplaatsen. Hiermee wordt in beide hallen meer ruimte gecreëerd voor passagiers en wegbrengers. De werkzaamheden moeten vóór de zomer van 2008 klaar zijn.

Eind 2007 zijn de laatste van in totaal 2.000 Dynamic Displayschermen op de luchthaven geplaatst. Ze voorzien reizigers van nuttige informatie. Dit gebeurt op een zodanige manier dat per gebied of zelfs per gate kan worden bepaald welke informatie de reizigers moeten krijgen. Dit wordt 'narrow casting' genoemd.

Eind 2007 zijn de werkzaamheden gestart die ervoor moeten zorgen dat in de loop van 2008 alle personen en voertuigen worden gecontroleerd die van en naar het platformgebied en de bagagekelders gaan. Nu wordt nog steekproefsgewijs gecontroleerd. Om aan toekomstige Europese wet- en regelgeving te voldoen, worden de toegangen tot de bagagekelders verbouwd en komen er ook nieuwe, grote voertuigdoorlaatposten.

De Rinse Hofstraweg, de belangrijkste weg voor dienstverkeer op het platformgebied, is in 2007 een ringweg geworden. Hiertoe is een extra viaduct aangelegd over de A4 en is de weg doorgetrokken door het gebied tussen de A4 en de Zwanenburgbaan. Hierdoor is het niet meer nodig dat al het dienstverkeer de drukke weg langs de terminal moet volgen. De werkzaamheden waren in december afgerond.

Luchtruim- en milieucapaciteit

Voor voldoende en betrouwbare capaciteit in de lucht hebben wij in de eerste plaats onze eigen verantwoordelijkheid. Wij zullen ervoor moeten zorgen dat de ons door de overheid toegemeten geluidcapaciteit niet wordt overschreden. Door gebruik te maken van gedifferentieerde tarieven

70MB-programma

Tot 2015 wordt bijna EUR 700 miljoen geïnvesteerd in het bagagesysteem zodat ook in de toekomst het aanbod van 70 Million Bags (MB) optimaal kan worden verwerkt. Tot en met eind 2007 is EUR 262 miljoen van dit omvangrijke investeringsprogramma uitgegeven. Een belangrijk onderdeel van dit 70 MB programma is de inrichting van bagagehal Nieuw-Zuid, die de huidige bagagehal Zuid gaat vervangen. Spil van de nieuwe hal wordt een sorteersysteem met een automatische buffer waarin vroeg aangeleverde bagage kan worden opgeslagen. Er komen zes robots die met een snelheid van vier koffers per minuut bagagekarren en containers kunnen beladen. Nieuw-Zuid, met een oppervlakte van 10.000 m², wordt ingericht voor de bagageafhandeling van vertrekkende en overstappende passagiers.

Meerdere luchtvaartmaatschappijen, met de KLM als grootste, zullen de nieuwe hal gebruiken. De bagagesystemen in Nieuw-Zuid zullen via een nog te installeren transportsysteem – 'backbone' – in verbinding staan met alle andere bagagehallen op de luchthaven. Hierdoor wordt het mogelijk nog sneller koffers te verwerken die op een aansluitende vlucht mee moeten. De eerste werkzaamheden zijn gestart in december. Oplevering wordt begin 2011 verwacht, later volgt de aansluiting op de 'backbone'. In april 2007 is begonnen met de uitbreiding van het bagagesysteem in de D-hal, bedoeld om transferbagage te kunnen screenen. Medio 2008 moeten gebouw en bagagesystemen klaar zijn.

proberen we meer stillere vliegtuigen op Amsterdam Airport Schiphol te laten vliegen. Deze differentiatie ontmoedigt ook het vliegen in de nacht. Daarnaast willen wij dat bij nieuwe aanvragen voor vertrek- en aankomsttijden (slots) voorrang wordt verleend aan de stilste vliegtuigen en aan maatschappijen die onze positie als mainport versterken. Om de milieucapaciteit optimaal te kunnen gebruiken, is samen met LVNL het Milieu Effect Rapport (MER) *Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio* opgesteld. Dit nieuwe rapport was mede noodzakelijk omdat de ons toebedeelde grenswaarden voor geluid zijn gebaseerd op een in 2001 opgesteld scenario voor het verwachte gebruik tussen 2005 tot 2010. De luchtvaart heeft zich echter anders ontwikkeld dan toen was voorzien. Nadat het MER was aangeboden aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat, vooruitlopend op de rond maart 2008 verwachte aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit, alvast de beoogde aangepaste grenswaarden zullen gelden. Hierdoor is 2007 een 'gebroken gebruiksjaar' geworden. Vanaf medio juli 2007 gelden nieuwe grenswaarden voor geluid.



In de periode daarna, tot het eind van het gebruiksjaar (eind oktober 2007), is de luchthaven op één handhavingspunt voor het etmaal en één voor de nacht na binnen de nieuwe grenswaarden gebleven. Momenteel wordt onderzocht of deze overschrijdingen wel of niet moet worden toegerekend aan Amsterdam Airport Schiphol.

Efficiënte operatie

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

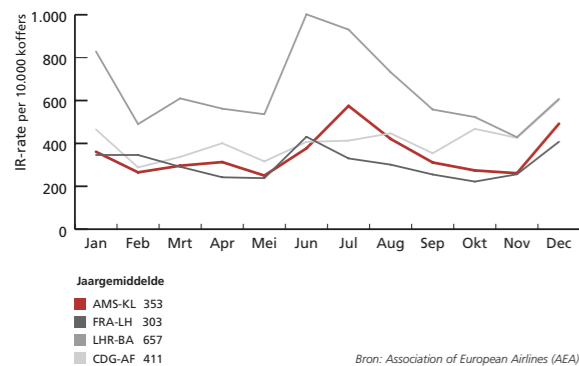
Afhandeling bagage

Was Amsterdam Airport Schiphol met KLM in 2006 van de vier grote transferluchthavens in Europa nog de luchthaven met de laagste *Irregularity rate* (IR-rate), in 2007 moesten wij de luchthaven van Frankfurt met Lufthansa laten voorgaan. Een paar grote systeemstoringen in juli en begin augustus, onderbezetting bij enkele afhandelaren, de mede door de *liquids & gels*-maatregelen toegenomen bagagehoeveelheden

Passagier in Security Scan, Amsterdam Airport Schiphol



en de minder goede aankomstpunctualiteit, waardoor het aantal korte en dus kritische aansluitingen van bagage is toegenomen, hebben ervoor gezorgd dat op Amsterdam Airport Schiphol het percentage koffers dat niet gelijktijdig met de passagiers op de luchthaven aankwam, met 0,6 procent punt toenam (van 2,93% in 2006 naar 3,53% in 2007).



Punctualiteit

In 2007 liep de aankomstpunctualiteit licht terug, van 81,5% naar 81,0%. Het aantal op tijd vertrekkende vluchten daalde van 73,3% naar 71,1%. In 2007 waren de vertragingen voor een belangrijk deel te wijten aan slechte weersomstandigheden.

Veiligheid

Veiligheid is prioriteit nummer één op Amsterdam Airport Schiphol. Dit onderwerp komt uitvoerig aan de orde in ons verslag Verantwoord Ondernemen 2007. In dit jaarverslag wordt volstaan met een korte samenvatting. Bij veiligheid op de luchthaven gaat het om luchtvaart-, brand-, verkeers- en arboveiligheid (*safety*).

Wat de luchtvaartveiligheid betreft, heeft **runway safety** onze continue aandacht. Vanuit een 'zero

incident'-beleid zijn al onze activiteiten, samen met LVNL en de luchtvaartmaatschappijen, gericht op het volledig voorkomen van ongelukken op en rond de start- en landingsbanen, veroorzaakt door vliegtuigen of voertuigen die op dat moment daar niet hadden mogen zijn. Er deden zich in 2007 geen ongelukken voor, maar er waren wel 40 (potentieel) gevaarlijke situaties ofwel *runway incursions*; 13% minder dan in 2006. Twee daarvan waren van ernstige aard. Het minimaliseren van de kans op vogelaanvaringen was in 2007 moeilijker dan in voorgaande jaren. Het warme najaar van 2006 en de zachte winter begin 2007 hielden veel trekvogels 'thuis'. Dit gevoegd bij het extreem warme voorjaar zorgde voor uitermate gunstige broedomstandigheden, waardoor wij in 2007 te kampen hadden met veel meer vogels, vooral ganzen, rondom het luchthaventerrein dan normaal. Ondanks de extra genomen maatregelen kon niet worden voorkomen dat het aantal aanvaringen met vogels is toegenomen van gemiddeld 4,4 per 10.000 vliegtuigbewegingen in 2006 naar gemiddeld 5,2 in 2007.

Ons beleid voor **veiligheid in de terminal** richt zich vooral op brandveiligheid. Uiteindelijk zullen in de gehele terminal sprinklerinstallaties zijn geïnstalleerd. In het verslagjaar is de B pier hiervan voorzien. Om de veiligheid in de terminal nog beter te borgen, hebben we in 2007 het Terminal Veiligheid Management Systeem (TVMS) geoptimaliseerd, zodat veiligheidsrisico's goed kunnen worden geïnventariseerd, geanalyseerd en beheerst. Amsterdam Airport Schiphol is verantwoordelijk voor **verkeersveiligheid** op de wegen en parkeergefaciliteiten op het luchthaventerrein. Na een aantal ernstige ongelukken in 2006, waarvan één fataal, zijn in 2007 extra veiligheidsmaatregelen getroffen voor de openbare wegen rondom de terminal. Op verschillende voetgangersoversteekplaatsen

en op de kruising van de busbaan met de taxibaan zijn waarschuwingsslampen (*lane lights*) in het wegdek aangebracht, die oplichten zodra een voetganger of bus gaat oversteken. Het aantal aanrijdingen op het platformgebied is in 2007 gedaald naar gemiddeld 16 (18 in 2006) per maand.

Beveiliging

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

Amsterdam Airport Schiphol wil een luchthaven zijn waar de doorstroom van passagiers, bagage en goederen zo goed en veilig mogelijk verloopt. Met een modern en innovatief beveiligingsbeleid slagen we erin voortdurend te voldoen aan geldende wet- en regelgeving. We werken samen met diverse partijen om het veiligheidsproces continu en tegen acceptabele kosten te verbeteren. Behalve beveiligingspersoneel zetten we hiervoor waar mogelijk ook nieuwe technologie in. Naar aanleiding van een undercoveruitzending, waarin de kwetsbaarheid van de controles op personeel bleek, heeft de minister van Justitie in februari 2008 besloten het beleid ten aanzien van de controle van personeel dat de platformen betreedt, aan te scherpen en versneld over te gaan tot 100% controle van deze groep. Bij de uitvoering en het toezicht op deze verscherpte maatregel zijn de Koninklijke Marechaussee, de Douane, Schiphol Group, afhandelaren en de luchtvaartmaatschappijen betrokken.

Nadat wij in 2006 uitgebreid ervaring hebben opgedaan met het gebruik van de Security Scan, gebaseerd op de *millimeter wave* techniek, werden deze nieuwe innovatieve screeningapparaten

gedurende 2007 op verschillende plaatsen op de luchthaven ingezet bij veiligheids- en douanecontrole van passagiers. Vooral nog kunnen passagiers kiezen of zij gebruik willen maken van de Security Scan of niet. Na deze proefperiode wordt in de loop van 2008 gezien of de scan op grote schaal zal worden gebruikt en verplicht gesteld. Verwacht wordt dat het gebruik van de Security Scan, niet te verwarren met de Bodyscan van de Douane, zal leiden tot minder fouilleringen. Hierdoor zullen de veiligheidscontroles klantvriendelijker en sneller verlopen.

Kwaliteit van onze dienstverlening

De kwaliteitsperceptie onder reizigers van het vertrek- en aankomstproces op Amsterdam Airport Schiphol is in 2007 onveranderd hoog gebleven. Evenals in 2006 ervaart 93% van zowel de vertrekkende als aankomende reizigers het aankomst- en vertrekproces als "goed" tot "uitstekend". Dit blijkt uit de tweemaandelijks enquête die wordt gehouden onder een steekproef van gemiddeld 10.000 passagiers.

Ook in 2007 won de luchthaven diverse prijzen, waaronder:

- De Business Traveller Award voor beste luchthaven in Europa, uitgereikt door het toonaangevende Britse blad voor zakenreizigers *Business Traveller*;
- De Travellers' Choice Award van de internetsite Business Travel World;
- De Asian Cargo Award van *Cargonews Asia* voor beste vrachtluchthaven en beste vrachterminal in Europa;
- De Routes Airport Marketing Award van Official Airline Guide (OAG) voor beste *airline marketing* van luchthavens met meer dan 25 miljoen passagiers; en

Tanken van een vliegtuig, Amsterdam Airport Schiphol



Jaarverslag Business Area Aviation

De nieuwe economische regulering voor de luchthaven, vastgelegd in de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol van 19 juli 2006, dwingt de Business Area Aviation verantwoording af te leggen voor de aviation en de security-activiteiten in een apart verslag. Ten grondslag aan deze verantwoording ligt het in 2007 goedgekeurde toerekeningsstelsel. Dit jaarverslag is medio 2008 digitaal via de website beschikbaar. De wet regelt onze exploitatievergunning, de manier waarop wij de luchtvaartgerelateerde tarieven mogen vaststellen en de hoogte en wijze van verantwoording daarvan, en bepaalt de maximale hoogte van het te behalen rendement.



■ De ACI Airport Award voor luchthavens met meer dan 25 miljoen passagiers, uitgereikt door Airport Council International Europe, de Europese tak van de wereldwijde organisatie van luchthavens. Het is een erkenning dat Schiphol een innoverende luchthaven is die niet alleen oog heeft voor de passagiers en luchtvaartmaatschappijen maar ook voor haar omgeving en het milieu.

Jaarlijks houden wij ook een onderzoek onder onze klanten: de luchtvaartmaatschappijen, afhandelaars en vrachtbedrijven. Onder de vrachtbedrijven steeg de waardering voor onze activiteiten sterk. 46% van hen beoordeelde deze in 2007 als "uitstekend en goed", tegen 27% de keer ervoor. Daarentegen daalde de hoge beoordeling "uitstekend en goed" onder de luchtvaartmaatschappijen en afhandelaars; van 60% in 2006 naar 54% in 2007. Daartegenover staat dat nog maar 5% van deze klanten "matig en slecht" antwoordde tegen 13% in 2006. Het gericht aanpakken van *dissatisfiers* heeft dus gewerkt en wij gaan daarmee dan ook door.

Milieu

In 2007 hebben we ons beleid ten aanzien van **luchtkwaliteit** aangescherpt. De effecten van nieuwe ontwikkelingen op de luchtkwaliteit rond de luchthaven worden in een vroeg stadium geanalyseerd en in kaart gebracht. Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van energievoorziening, bereikbaarheid en vastgoedontwikkelingen, maar ook projecten die worden gestart voor een beter milieu, worden getoetst op hun effecten op de luchtkwaliteit. Uit het Milieu Effect Rapport *Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio* blijkt dat de luchthaven van 2007 tot en met 2010 binnen de wettelijk gestelde normen voor fijnstof blijft, maar niet voor stikstofdioxide. Hoewel de wettelijke normen voor stikstofdioxide pas in 2010 van kracht worden, zullen we extra maatregelen nemen om de extra uitstoot al

eerder te compenseren. Sinds 2006 nemen wij deel aan de emissiehandel in stikstofoxiden (NOx). Vooral door de inzet van krachtwarmtestations op de luchthaven, die een hoog rendement maar ook een relatief hoge NOx-uitstoot kennen, hebben we een tekort aan emissierechten. In 2007 bedroeg dit tekort 14.000 kg NOx, gelijk aan vorig jaar. In 2008 gaat de CO₂-emissiehandel (kooldioxide) van start. Wij hebben de komende vijf jaar 28.656 ton per jaar aan CO₂-emissierechten gekregen. Hiermee zijn we een kleine speler op deze markt.

In de winterperiode van 2006/2007 zijn we er niet in geslaagd het zuurstofgehalte in het oppervlaktewater op het luchthaventerrein op het streefpeil te houden. Ondanks extra infrastructurele en operationele maatregelen en extra investeringen in de-icing locaties, waar het voor de **waterkwaliteit** schadelijke glycol wordt opgevangen waardoor het niet terecht komt in het oppervlaktewater, is dit probleem nog niet opgelost. Samen met een adviesbureau zijn diverse mogelijke maatregelen opgesteld die het oppervlaktewater tijdens de wintermaanden moeten verbeteren. De komende maanden wordt met behulp van meet- en monitoring-programma onderzocht welke maatregel het meeste effect sorteert en verwachten we meer inzicht te krijgen in de precieze achtergronden en bronnen die de waterkwaliteit op de luchthaven beïnvloeden. Omdat de wijze van meten en monitoren zoals het Hoogheemraadschap Rijnland die voorschreef, niet uitvoerbaar bleek, is inmiddels een gewijzigde WVO-vergunning (Wet Verontreiniging Oppervlaktewater) van kracht geworden.

Concurrerende tarieven

Onze tarieven worden na consultatie met de luchtvaartmaatschappijen aangepast waarna zij vervolgens ingaan per 1 april en/of 1 november. Alleen de tarieven voor beveiliging mogen frequenter worden

gewijzigd indien aanwijzingen van de overheid ons dwingen tot het nemen van extra beveiligingsmaatregelen. In 2007 wilden wij onze tarieven één keer aanpassen, op 1 november. De tarieven zelf wilden we ongemoeid laten; wel werden veranderingen aangebracht in de tariefstructuur: hogere start- en landingsgelden voor de meest luidruchtige vliegtuigen en voor nachtvluchten, terwijl stillere vliegtuigen minder zijn gaan betalen. Dit stimuleert het gebruik van stillere vliegtuigen en ontmoedigt het vliegen in de nacht dat extra zwaar meetelt in de toegestane geluidbelasting. Daarnaast wilden we voor passagiers die van Amsterdam Airport Schiphol vertrekken, de *Passenger Service Charge* (passagiers gerelateerde Aviation vergoedingen) en de *Security Service Charge* (beveiligingstarief) verlagen. Voor transferreizigers daarentegen wilden we beide tarieven verhogen om zo de verschillen tussen beide kleiner te maken.

Nadat wij eind mei deze nieuwe 1 november-tarieven hadden vastgesteld, heeft een aantal luchtvaartmaatschappijen bij de Nederlandse Mededingsautoriteit (NMa) diverse bezwaren aangetekend tegen de nieuwe tarieven. De NMa houdt toezicht op onze tarieven door bij onenigheid over de tarieven te onderzoeken of eventuele klachten gerechtvaardigd zijn. Als dat het geval zou zijn, zijn wij verplicht

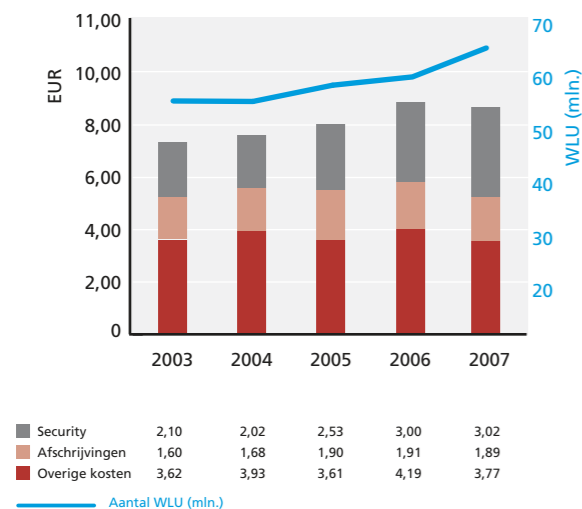
nieuwe tarieven vast te stellen. Op basis van uitgebreid extern onderzoek keurde de NMa de door ons toegepaste allocatie van kosten en activa goed. Tevens werd ingestemd met de gevolgde procedures bij het vaststellen van de tarieven en van de nieuwe tariefstructuur. Ook het verrekenen van de in 2005 en 2006 gemaakte kosten in onze tarieven voor beveiliging is volgens de NMa terecht. Alleen het doorberekenen van in 2005 en 2006 extra gemaakte kosten in de tarieven van Aviation per 1 november vond bij de NMa geen gehoor. Het betekende dat wij onze nieuwe tarieven niet op het niveau van vorig jaar konden vaststellen maar met EUR 36,8 miljoen moesten verlagen. Dit komt neer op een generieke tariefverlaging van 8,7%. Het in de tarieven kunnen verrekenen van extra gemaakte kosten, die naar de mening van de directie noodzakelijk waren, is voor ons een principekwestie. Vandaar dat wij tegen het besluit van de NMa in beroep zijn gegaan.

Kostenefficiency

Het deel van de *visits costs* dat wij kunnen beïnvloeden, uitgedrukt in kosten per Work Load Unit (WLU), is voor ons een belangrijke graadmeter. Eén WLU is gelijk aan 1 passagier of 100 kg vracht. De kosten per WLU zijn in 2007 met 4,5% gedaald naar EUR 8,69, vergeleken met EUR 9,10 in 2006.

EUR per pax		2003	2004	2005		2006	2007	Gemiddelde jaarlijkse stijging
		apr-03	apr-04	apr-05	nov-05	apr-06	nov-07	
Passenger Service Charge	OD	11,85	12,56	12,96	12,96	13,22	11,87	0,1%
	transfer	4,08	4,33	4,47	4,47	4,56	4,98	6,9%
Security Service Charge	OD	10,80	10,55	10,99	11,90	12,78	10,84	0,1%
	transfer	1,60	1,60	3,40	3,83	4,11	6,07	56,0%
Totaal	OD	22,65	23,11	23,95	24,86	26,00	22,71	0,1%
	transfer	5,68	5,93	7,87	8,30	8,67	11,05	24,8%

De beveiligingskosten niet meegerekend, daalde de kosten per WLU met 6%, van EUR 6,10 naar EUR 5,71. Deze daling van 39 cent wordt verklaard door de hoge milieukosten in 2006 (verontreinigd oppervlaktewater en bijdragen voor het oplossen van zogenoemde schrijnende gevallen en aan de Stichting Mainport en Groen.



Randvoorwaarden

Het succesvol ontwikkelen van de mainport Amsterdam Airport Schiphol kent een aantal randvoorwaarden, waarvoor wij in belangrijke mate afhankelijk zijn van andere partijen. Met deze partijen wordt nauw overleg gevoerd. Waar mogelijk worden gemaakte afspraken vastgelegd in een convenant.

Leefbaarheid rondom de luchthaven

Op het gebied van geluid en milieu hebben wij te maken met verschillende stakeholders. Met omwonenden zijn aan de Tafel van Alders twee convenanten gesloten; het convenant Leefbaarheid en het convenant Hinderbeperking. Op grond van deze convenanten zal Schiphol Group in 2008 onder meer een integraal businessplan voor Lelystad Airport opstellen. Het doel hiervan is, de mogelijkheid te creëren om een deel van het vliegverkeer op Amsterdam Airport Schiphol te verplaatsen naar Lelystad.

Geluidsgrenzen

In het kader van het convenant Hinderbeperking zullen verschillende experimenten met baan- en routegebruik worden uitgevoerd, gericht op een beperking van geluidshinder voor de omwonenden van de luchthaven. Of deze proeven de geluidbelasting daadwerkelijk zullen verminderen is nog niet te zeggen. Dit is afhankelijk van een groot aantal niet te beïnvloeden factoren zoals weersomstandigheden, maar ook van groot onderhoud aan start- en landingsbanen waardoor andere banen intensiever moeten worden gebruikt. Eind 2007 is met de eerste proeven gestart.

Bereikbaarheid van de luchthaven

Voor de mainport Amsterdam Airport Schiphol is een goede bereikbaarheid essentieel. Dit geldt niet alleen voor reizigers, maar evengoed voor luchtvracht, bezoekers en werknemers. De met het jaar groeiende files, vooral in de Randstad maar bovenal de noodzaak van duurzame mobiliteit vragen van de overheid extra investeringen in het openbaar vervoer van en naar de luchthaven. Samenwerking met overheden en vervoersorganisaties is hier een belangrijke voorwaarde. Om de bereikbaarheid van de luchthaven te kunnen blijven waarborgen hebben wij met bovengenoemde partijen de zogenoemde Bereikbaarheidstafel Schiphol opgericht. In 2007 steeg het aandeel passagiers dat met openbaar vervoer (trein of bus) naar de luchthaven reist, met 1,3 procentpunt ten opzichte van 2006 tot 39,6%. Dankzij de steeds betere treinverbindingen van en naar de luchthaven worden steeds minder passagiers weggebracht met de auto. Dit aandeel passagiers is afgenomen tot 27,8% (29,7% in 2006). Begin jaren negentig bedroeg dit nog 40%. Het steeds groter wordende aantal directe treinverbindingen van en naar de luchthaven en de uitbreiding van het nachtnet naar de grote steden in de provincie Noord-Brabant dragen bij tot deze positieve ontwikkeling.

Ook het aantal busverbindingen met de luchthaven is in 2007 sterk toegenomen. Er worden ruim 50% meer ritten aangeboden dan in 2006. De nieuwe zijtak van de Zuidtangent naar Nieuw-Vennep en de nieuwe Sternetverbinding met Schiphol-Zuidoost die in december in gebruik zijn genomen, moeten ervoor zorgen dat het aandeel openbaar vervoer onder de medewerkers verder zal toenemen. In 2007 werd bekend dat 25,0% (23,6% in 2005) van iedereen die op het luchthaventerrein werkt, gebruik maakt van het openbaar vervoer. Het individueel autogebruik in het woon-werkverkeer daalde van 58,8% naar 57,0%.

De vertraging met de start van de hogesnelheidslijn naar Antwerpen en Brussel heeft ook het onderzoek vertraagd naar de mogelijkheid om – ter vergroting van onze *catchment area* – samen met Air France-KLM en NS High Speed in Antwerpen een speciale wachtluouge en incheckfaciliteit te bieden.

In overleg met de NS wordt het ontwikkelen van zogenoemde *frontports* onderzocht. *Frontports* zijn speciale stations aan de randen van de Randstad. Zij hebben goede en veilige parkeerterreinen, bieden de mogelijkheid van inchecken en hebben een rechtstreekse treinverbinding naar de terminal.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat bijna EUR 178 miljoen bijdragen aan de omlegging van de N201 om Aalsmeer en Uithoorn heen. Ook de bloemenveiling en Schiphol Group dragen elk bij, omdat het veilingcomplex en de luchthaven hierdoor beter bereikbaar worden.



Consumers

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

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

2007 highlights

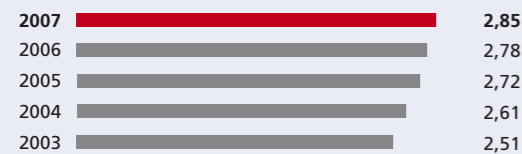
- Netto-omzet stijgt met ruim 30% naar EUR 301 miljoen
- Stijging exploitatieresultaat (5,5%) overtreft stijging van aantal passagiers (3,8%)
- Succesvolle 'Fly with everything you buy'-campagne en *sealbare* See Buy Fly-tas verminderen verwarring bij consument over *liquids & gels*-maatregelen
- Veel nieuwe winkels en horecavoorzieningen geven Schiphol Plaza nieuw gezicht
- Succesvolle overname van drank en tabak activiteiten in het See Buy Fly-gebied



Key Performance Indicators

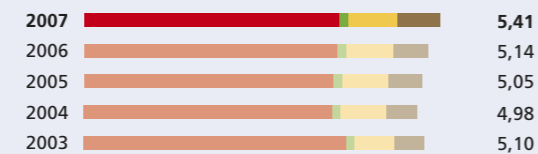
Parkeeropbrengsten

EUR per passagier (excl. transfer)

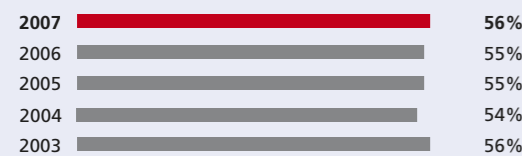


Concessie inkomsten per vertrekkende internationale passagier (IDP)

EUR per passagier



Prijs/kwaliteit See Buy Fly (SBF)



Business Area Consumers

EUR miljoen

	2007	2006	%
Netto omzet	301	231	30,4%
Bedrijfslasten	157	94	66,6%
EBITDA	166	151	10,1%
Exploitatieresultaat	144	136	5,5%
Gemiddelde vaste activa	234	198	18,0%
RONA voor belastingen	61,5%	68,8%	
RONA na belastingen	45,9%	48,5%	
Investeringen in vaste activa	48	12	287,1%

Financiële gang van zaken

De netto-omzet van de Business Area Consumers steeg in 2007 met 30,4% (11,2% in 2006) naar EUR 301 miljoen. Concessie-inkomsten leveren de belangrijkste bijdrage aan onze omzet, gevolgd door autoparkeergelden en winkelverkoppen.

Netto Omzet

EUR miljoen	2007	2006	%
Concessies	112,8	120,3	- 6,2%
Autoparkeergelden	79,8	74,7	6,8%
Winkelverkoppen	64,4	-	
Verhuringen	15,0	13,1	14,5%
Reclame	15,2	13,9	9,4%
Overige activiteiten	13,3	8,5	56,5%
Totaal	300,5	230,5	30,4%

De daling van de omzet uit concessies is een gevolg van de overname van de winkels voor drank en tabak in het See Buy Fly-gebied die nu worden geëxploiteerd door Schiphol Airport Retail (SAR) BV. De concessieopbrengst van deze winkels wordt hierdoor niet meer meegeteld als omzet 'Concessies', maar in 2007 wordt de consumentenomzet SAR separaat gepresenteerd als 'Winkelverkoppen'. De omzet uit concessies zou in 2007 met 8,9% zijn toegenomen als we de winkelverkoopactiviteiten van drank en tabak niet zouden hebben overgenomen. De toename van de totale omzet is mede het gevolg van de nieuwe winkelverkoopactiviteiten en toegenomen passagiersaantallen.

De opbrengsten uit autoparkeren zijn toegenomen door een licht hoger aantal parkeerders, een langere gemiddelde parkeerduur en tariefsverhogingen.




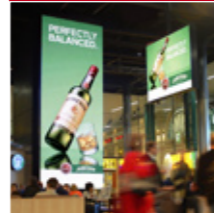

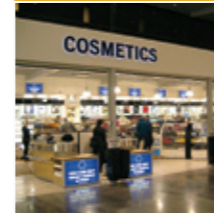
De opbrengsten uit verhuringen van commerciële ruimten in de terminal zijn gestegen door meer verhuur en hogere servicekosten (voor energie, onderhoud en schoonmaak) die wij in rekening brengen bij de huurders. De omzet reclame is gestegen, omdat hierin nu ook de reclame opbrengsten van SAR BV zijn opgenomen.

De bedrijfslasten stegen met 66,6% (13,7% in 2006) van EUR 94 miljoen naar EUR 157 miljoen in 2007. Voor het grootste deel (EUR 38 miljoen) heeft dit te maken met de kostprijs verkopen van de nieuwe activiteit 'winkelverkoppen'. Daarnaast waren er hogere kosten voor uitbestedingen, personeelskosten en afschrijvingen, onder meer omdat in de afschrijvingen een bedrag van EUR 4,8 miljoen is opgenomen inzake de immateriële vaste activa van SAR BV.

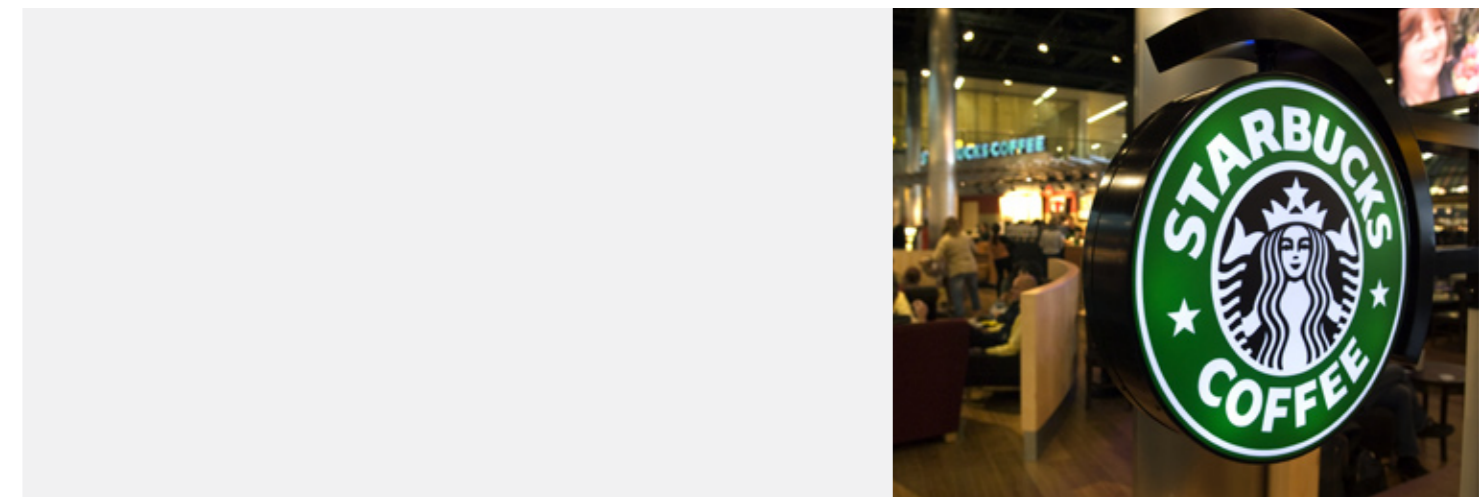
De EBITDA steeg in 2007 met 10,1% (8,1% in 2006), van EUR 151 miljoen naar EUR 166 miljoen. Het exploitatieresultaat over 2007 nam toe met 5,5%, van EUR 136 miljoen naar EUR 144 miljoen.

De investeringen bedroegen EUR 47,5 miljoen in 2007 (EUR 12 miljoen in 2006), waarvan EUR 25 miljoen voor de overname van de drank- en tabakactiviteiten. Daarnaast zijn de investeringen toegenomen door de grootschalige uitbreiding en vernieuwing van Schiphol Plaza, het winkelgebied voor de paspoortcontrole (EUR 7 miljoen).

De waarde van de gemiddelde vaste activa bedroeg in 2007 EUR 234 miljoen (EUR 198 miljoen in 2006). De RONA voor belastingen is uitgekomen op 61,5% (68,8% in 2006). De RONA na belastingen bedroeg 45,9% (48,5% in 2006).

Amsterdam Airport Schiphol					Internationaal
<p>Concessies</p>  <p>Activiteiten waarvoor een concessie is verleend aan derden. Schiphol Group ontvangt een percentage van de omzet (concessie-marge) en/of verhuurinkomsten</p>	<p>Winkel verkopen</p>  <p>Exploitatie van de drank- en tabak-winkels in het gebied achter de paspoortcontrole</p>	<p>Parkeren</p>  <p>Autoparkeren voor reizigers, bezoekers en personeel. Ruim 35.000 parkeerplaatsen Producten: o.a. Valet Parking, Smart Parking</p>	<p>Reclame</p>  <p>Reclame op en rond de luchthaven</p>	<p>Privium</p>  <p>Serviceprogramma voor frequente reizigers vanaf Schiphol. Gestart in 2001 met 42.000 leden eind 2007</p>	<p>Consumers international</p>  <p>Management contracten op luchthavens in het buitenland</p>

See Buy Fly	Plaza	Horeca	Overig
 <p>Winkelgebied na de paspoortcontrole alleen bestemd voor passagiers 79 winkels met totaal oppervlak van ruim 11.000 m²</p>	 <p>Winkelgebied voor de paspoortcontrole bestemd voor passagiers, bezoekers en personeel 42 winkels met een totaal oppervlak van ruim 5.300 m²</p>	 <p>Divers assortiment aan horeca faciliteiten gelegen zowel voor als na de paspoortcontrole. 73 gelegenheden met een totaal oppervlak van ruim 17.300 m²</p>	 <p>Diverse overige diensten waaronder autoverhuur, airport lounges, banken, casino's, schiphol.nl, telecom en de dependance van het Rijksmuseum</p>



Concessies

See Buy Fly

In 2007 is de 'Fly with everything you buy'-campagne ontwikkeld om de verwarring bij consumenten over de *liquids & gels*-maatregelen weg te nemen. Zowel uit reacties van passagiers als uit de omzetresultaten is deze campagne succesvol gebleken. De *sealbare* See Buy Fly-tas heeft hiertoe zeker bijgedragen. Met toestemming van het Amerikaanse ministerie van Transport en Veiligheid kon in april deze nieuwe tas in gebruik worden genomen. Hierdoor kon het tijdrovende en dure systeem van *Gate Delivery* worden opgeheven. Dit systeem werd in september 2006 geïntroduceerd na invoering van het verbod op het meenemen van vloeistoffen en gels op vluchten naar Amerika. Het hield in dat passagiers naar de Verenigde Staten wel aankopen konden doen, maar dat deze in een verzegelde tas door een medewerker van See Buy Fly aan de gate moesten worden overhandigd. Met de nieuwe, *sealbare* tas kunnen passagiers weer zelf direct hun aankopen meenemen.

Onze inspanningen om passagiers te overtuigen dat het bij de See Buy Fly-winkels voordelig winkelen is, zijn met succes voortgezet. Van de vertrekkende passagiers ervaart 56% de See Buy Fly-winkels niet als 'duurder dan' de rest van Nederland, zo laat de meest recente (december 2007) meting zien. In december 2006 bedroeg dit percentage 55%

In Lounge 1 werd in juli een winkel van Swarovski-kristal geopend. De winkel past in onze nieuwe commerciële strategie om meer merk-winkels in het See Buy Fly-winkelcentrum op te nemen. Enkele maanden eerder, in maart, werd een vernieuwde Swarovski-counter in gebruik genomen. Met vijf concessionarissen van See Buy Fly zijn in 2007 nieuwe contracten afgesloten. Twee contracten zijn beëindigd.

Plaza

Schiphol Plaza ondervond in 2007 een ware metamorfose. Nike, America Today en Liquors of the World openden er een winkel. Er kwam een AH to Go, een Hema, een tweede bloemen- (BLOEM!) en boekwinkel (Libris), een Crocswinkel, een luchtvaartshop (Planes@Plaza), een Hema Take Away en een Starbucks. Wethouder Van Dijk van de gemeente Haarlemmermeer kwam half november het vernieuwde Plaza officieel openen.

In mei werd in Plaza het Airport Business Point van Schiphol en ACompany geopend. Hier kunnen aangekomen passagiers in alle rust en comfort wachten op de chauffeur die hen komt ophalen. ACompany is een op Schiphol gevestigde full service-organisatie die diverse kwalitatief hoogwaardige diensten levert als Meet & Assist, Hostess Services en rondleidingen.

Horeca

Het aantal horecagelegenheden is in 2007 verder uitgebreid. Er kwamen extra koffiecorners bij en Starbucks opende in Lounge 1 de eerste vestiging in Nederland, waarna nog twee andere Starbucks vestigingen op Schiphol Plaza volgden.

Overig

In juli werd de Babycare Lounge geopend. In deze Schiphol *Babycare Lounge by Nutricia* vindt men alle faciliteiten om jonge kinderen goed en comfortabel te verzorgen. Zo beschikt de lounge over zeven half-transparante cabines met een bedje waarin de baby kan slapen. Verder zijn er badjes, commodes, een magnetron voor opwarming van voeding en instelbare projecties voor het prikkelen van de zintuigen of het tot rust brengen van het kind. Eind 2007 werd op de tussenverdieping van Lounge 2 gestart met de bouw van een Yotel. Dit is een innovatief nieuw hotelconcept: business class-kamers voor een betaal-

Passagier met sealbare See Buy Fly-tas in Swarovski winkel, Amsterdam Airport Schiphol



Babycare lounge, Amsterdam Airport Schiphol



bare prijs, speciaal ontwikkeld voor locaties waar ruimte schaars is. De kamers (56) zijn tussen de 7 en 10 m² groot. Het wordt het tweede hotel binnen de terminal. Het Mercure Hotel was het eerste. Yotel gaat begin 2008 open.

Het contract met ABN Amro is in april met tien jaar verlengd. De bank heeft acht wisselkantoren en twee vestigingen op Schiphol.

GWK Travelex opende op de G en F pier in augustus twee nieuwe wisselkantoren. Hiermee is het aantal vestigingen op de luchthaven op vier gekomen.

Voor de categorieën Entertainment en Telecom is in 2007 sprake geweest van een krimpende markt. De omzet van Holland Casino daalde als gevolg van de wettelijk opgelegde strengere toegangscontrole.

Winkelverkopen

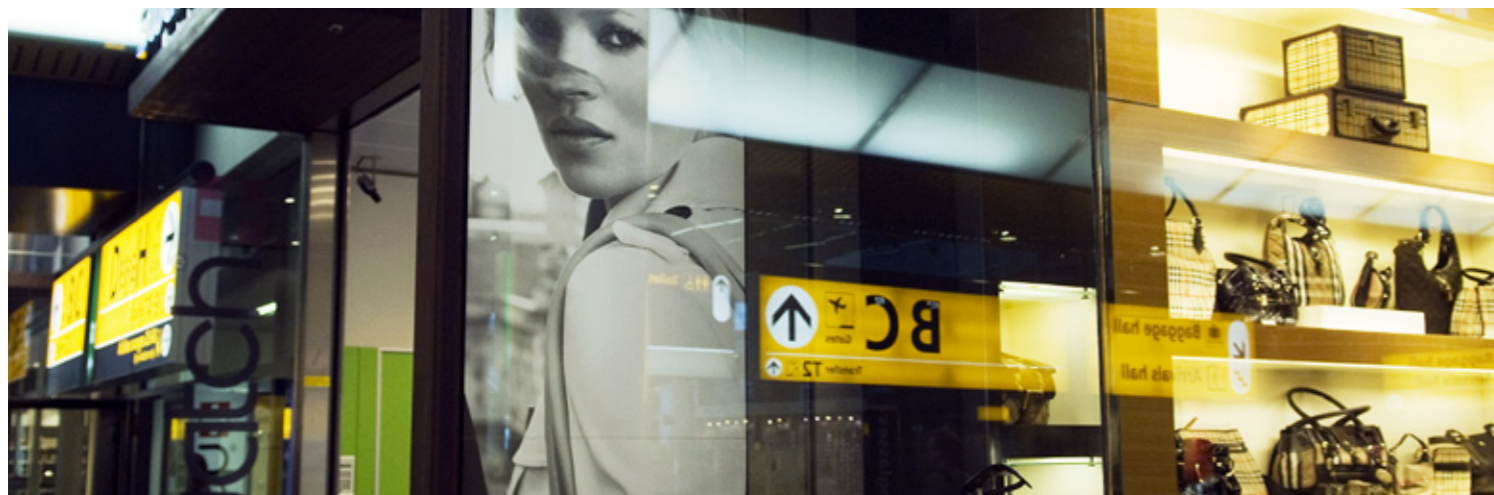
Met ingang van 3 januari is de exploitatie van de drank- en tabakswinkels op Amsterdam Airport Schiphol overgegaan van KLM naar Schiphol Group. Beide partijen hadden hierover in 2006 een akkoord gesloten. Schiphol Airport Retail BV, een voor dit doel opgerichte 100% dochter van Schiphol Group, exploiteert de zes winkels met 130 werknemers. In mei 2007 sloot Schiphol Group met The Nuance Group een intentieovereenkomst om in een joint venture onze drank- en tabakswinkels en hun chocoladewinkels gezamenlijk te exploiteren. In september werd dit plan afgeblazen omdat geen overeenstemming kon worden bereikt over de voorwaarden. The Nuance Group heeft een concessie voor de exploitatie van de chocoladewinkels in het See Buy Fly-gebied.

Parkeren

De doelstelling van Schiphol Parking is om van wegbrengers en afhalers parkeerders te maken om zo het aantal autobewegingen van en naar de luchthaven te reduceren. Wegbrengen en afhalen zorgt namelijk voor vier autobewegingen; parkeren voor twee. Daarmee wordt een positieve bijdrage geleverd aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Schiphol. Parkeren moet daarom een vanzelfsprekend onderdeel vormen van een reis die begint op Amsterdam Airport Schiphol. Bij het plannen van een reis moet de reiziger het parkeren van zijn auto kunnen regelen, zodat dit op de dag van vertrek totaal geen probleem meer vormt. Hiertoe is in 2006 Smart Parking geïntroduceerd voor de vakantiereiziger en Schiphol Valet Parking voor de zakenreiziger. Beide producten zijn succesvol. Van Valet Parking wordt het hele jaar goed gebruikgemaakt. Het succes van Schiphol Smart Parking is in 2007 onverminderd gebleven. Inmiddels boekt zo'n 30% van de parkeerders vooraf via internet zijn parkeerplaats op P3 (lang parkeren). In totaal hebben in 2007 119.000 reizigers (74.000 in 2006) via internet hun parkeerplaats gereserveerd. In september 2007 werd de 100.000ste boeker persoonlijk verwelkomd voor aanvang van haar reis.

Privium

Ons serviceprogramma Privium, dat reizigers onder meer de mogelijkheid biedt om met behulp van iris-herkenning snel de grens te passeren, telde eind 2007 42.083 leden; een groei van 24% vergeleken met 2006. In dat jaar bedroeg de groei 29%. Privium is in 2001 op de luchthaven Schiphol geïntroduceerd.



Consumers International

Guangzhou Baiyun International Airport (China)

In maart tekende Consumers International een intentieovereenkomst met de luchthaven van Guangzhou (China) voor de ontwikkeling van commerciële activiteiten, zoals retail en *food & beverage*, op deze luchthaven. In januari 2008 werd deze overeenkomst omgezet in een contract waarin is afgesproken dat Consumers International vanaf 1 april 2008 Guangzhou gedurende twee jaar gaat helpen bij de verdere ontwikkeling van commerciële activiteiten.

Leifur Eirikson Air Terminal (IJsland)

In augustus werd een intentieovereenkomst getekend met Leifur Eirikson Air Terminal in Keflavik (IJsland). Doel hiervan is om samen met Dartagnan – een 100% dochter van Schiphol Group, gespecialiseerd in het ontwikkelen van internationale *registered traveller*-programma's – de mogelijkheden te onderzoeken van invoering van een *seamless travel*-programma, zoals Privium op Schiphol.

Arlanda Schiphol Development Company

Arlanda Schiphol Development Company – onze joint venture met het Zweedse Luftfartsverket – heeft in 2007 op het Zweedse Arlanda nog meer nieuwe winkels en horecagelegenheden geopend. Tevens zijn met onze Zweedse partner gesprekken begonnen over eenzelfde soort samenwerking op de luchthavens van Göteborg en Malmö.

Saphire

In Jakarta heeft Angkasa Pura Schiphol – onze joint venture met Angkasa Pura II – het loyaliteits- en grenspassageprogramma Saphire met succes geïmplementeerd op de luchthaven van Jakarta. Dit op Privium lijkende serviceprogramma telt inmiddels 6.500 leden. Angkasa Pura II heeft onze ondersteuning gevraagd bij de ontwikkeling van de commerciële activiteiten in de nieuwe Terminal 3 op de luchthaven.



Real Estate

De Business Area Real Estate ontwikkelt, beheert, exploiteert en belegt in vastgoed op en rondom luchthavens in binnen- en buitenland. Het grootste deel van de portefeuille met zowel operationeel als commercieel vastgoed bevindt zich op en rond Amsterdam Airport Schiphol.

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

2007 highlights

- Netto-omzet stijgt met 14% naar EUR 124 miljoen door hogere verhuuropbrengsten en opbrengsten werken derden
- Exploitatieresultaat fors gestegen dankzij waardeveranderingen
- Nieuwe objecten, uitgifte nieuwe erfpachten, hogere bezettingsgraad en betere huurniveaus zorgen voor forse waardevermeerdering vastgoedbeleggingen
- RONA na belasting stijgt naar 10,0%



Key Performance Indicators

Bezettingsgraad in m² Exclusief gebouw 70/72

2007	93,3%
2006	92,8%

Huurdertevredenheid

2007	7,0
2006	6,8

Expiratie verhuurcontracten Op basis van jaarhuur

2008	2,1%
2007	6,4%

Business Area Real Estate

	2007	2006	
EUR miljoen			
Netto omzet	124	109	14,0%
Resultaat uit hoofde van verkoop vastgoedbeleggingen	3	10	- 73,1%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	112	28	296,1%
Bedrijfslasten	68	47	45,3%
EBITDA	192	120	59,6%
Exploitatieresultaat	171	101	69,5%
Gemiddelde vaste activa	1.299	1.186	9,5%
RONA voor belastingen	13,4%	9,0%	
RONA na belastingen	10,0%	6,3%	
Investerings in vaste activa	109	69	59,1%

Financiële gang van zaken

De netto-omzet van Business Area Real Estate is in 2007 gestegen met 13,8%, van EUR 109 miljoen naar EUR 124 miljoen.

Netto Omzet

EUR miljoen	2007	2006	%
-------------	------	------	---

Verhuringen

Vastgoedbeleggingen gebouwen	46,6	38,2	22,1%
Vastgoedbeleggingen terreinen	23,2	23,4	-1,0%
Operationeel onroerendgoed	39,2	38,6	1,6%
subtotaal	109,0	100,2	8,8%

Overige opbrengsten

Overige bedrijfsopbrengsten	12,3	5,8	112,1%
Concessies	2,0	2,0	1,2%
Autoparkeergelden	1,0	1,1	-11,4%
subtotaal	15,3	8,9	71,8%

Totaal

	124,3	109,1	13,9%
--	-------	-------	-------

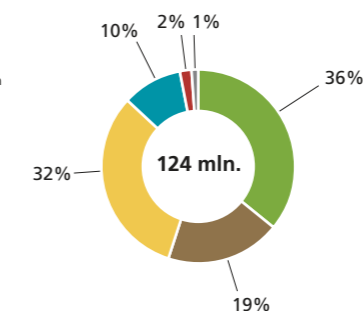
De verhuuropbrengsten zijn in 2007 met EUR 8,8 miljoen gestegen naar EUR 109 miljoen. Deze stijging wordt voornamelijk verklaard door de aankoop van drie bestaande bedrijfsruimten en de oplevering van één nieuwe bedrijfsruimte op Schiphol-Zuidoost. Hierdoor zijn de verhuuropbrengsten uit vastgoedbeleggingen gebouwen in 2007 met EUR 8,4 miljoen gestegen naar EUR 46,6 miljoen. De lichte stijging van de verhuuropbrengsten operationeel onroerendgoed was voornamelijk het gevolg van een hogere bezetting van het terminalcomplex.

De post overige bedrijfsopbrengsten bestaat voor het overgrote deel uit geleverde diensten aan huurders. De stijging van deze opbrengsten ten opzichte van 2006 had voornamelijk te maken met uitgevoerde werkzaamheden voor de inrichting van ruimten voor huurders. De concessie-inkomsten betreffen opbrengsten op omzet gerelateerde activiteiten van huurders van onze gebouwen. Autoparkeergelden zijn gekoppeld aan de parkeerfaciliteiten die onderdeel uitmaken van gebouwen die wij verhuren. De opbrengsten uit zowel concessies als autoparkeergelden zijn nagenoeg gelijk gebleven in 2007. Op de locatie Schiphol wordt 95% (97% in 2006) van de netto-omzet gerealiseerd. De overige 5% (3% in 2006) komt van onze regionale en internationale locaties.

Overige resultaten uit vastgoed

EUR miljoen	2007	2006	%
Resultaat uit verkoop vastgoed	3	10	- 73%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	112	28	296%
Totaal overige resultaten uit Vastgoed	115	38	202,6%

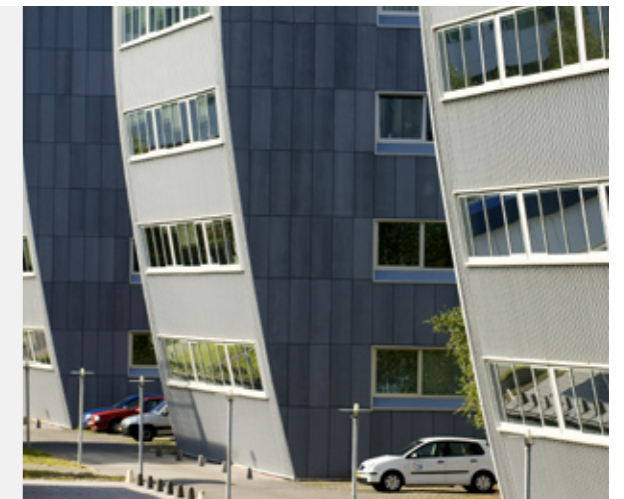
- Vastgoedbeleggingen gebouwen
- Vastgoedbeleggingen terreinen
- Operationeel onroerendgoed
- Overige Bedrijfsopbrengsten
- Concessies
- Autoparkeergelden



The Outlook gebouw in aanbouw, Schiphol-Centrum



Tristar gebouw, Schiphol-Oost



De verkoop van vastgoed heeft een resultaat opgeleverd van EUR 3 miljoen (EUR 10 miljoen in 2006). Dit betreft de verkoop van de kantoorruimte Flight Square in Eindhoven.

De waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen bedroegen in 2007 EUR 112 miljoen (EUR 28 miljoen in 2006). De aankoop en oplevering van nieuwe objecten en de uitgifte van nieuwe erfpachten in combinatie met een hogere bezettingsgraad en betere huur-niveaus van nieuw afgesloten verhuurcontracten zorgden voor de aanzienlijke waardestijging van ons vastgoed van 67 miljoen. Daarnaast heeft een daling van de *yield* geresulteerd in een additionele waardestijging van 45 miljoen (waaronder een hogere waardering van het kantorencomplex WTC Fase II).

De bedrijfslasten zijn in 2007 met 45,3% gestegen, van EUR 47 miljoen naar EUR 68 miljoen. Deze toename van EUR 21 miljoen heeft voor EUR 9 miljoen betrekking op voor huurders verrichte uitbestede werkzaamheden. Daarnaast is EUR 5 miljoen aan extra kosten gemaakt, ondermeer voor het verbeteren van de kwaliteit van de portefeuille zoals het voor verhuur gereedmaken van nieuwe ruimten, marketingkosten en groot onderhoud. Tenslotte is EUR 4 miljoen aan goodwill op grondposities in Italië afgewaardeerd.

Het exploitatieresultaat over 2007 steeg met 69,5%, van EUR 101 miljoen naar EUR 171 miljoen. Deze stijging kan voor EUR 77 miljoen worden toegeschreven aan de waardeveranderingen vastgoed en het resultaat uit verkoop van vastgoed. Exclusief de hierboven genoemde resultaten bedraagt het exploitatieresultaat in 2007 EUR 56 miljoen (EUR 63 miljoen in 2006).

De RONA na belastingen, inclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen en resultaat niet-geconsolideerde

deelnemingen, steeg in 2007 van 6,2% naar 10,0%. Dit is het gevolg van de genoemde positieve waardeverandering vastgoed. Het totaal aan investeringen in vaste activa bedroeg in 2007 EUR 109 miljoen (EUR 69 miljoen in 2006); een stijging van 59% (38% in 2006). De belangrijkste investeringen in 2007 op de locatie Schiphol (EUR 99 miljoen) betroffen de bouw van het multi-tenant kantoorgebouw The Outlook op Schiphol-Centrum (op het voormalige parkeerterrein P22) met een totaal vloeroppervlak van 32.000 m², de aankoop van drie vrachtgebouwen op Schiphol-Zuid en de oplevering van Vrachtgebouw 9 op Cargo World Schiphol-Zuidoost met 24.600 m² aan bedrijfsruimte en 6.400 m² aan kantoorruimte. Deze bedrijfsruimte (samen met de kantoorruimte) is verhuurd aan drie vrachtafhandelaren.

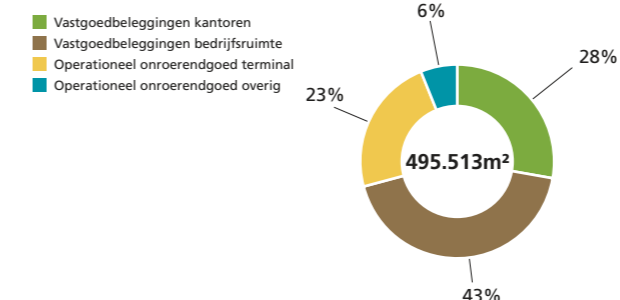
Omvang vastgoedportefeuille

Door de aankoop en oplevering van een aantal grote objecten steeg de totale omvang van onze vastgoedportefeuille in 2007 met 16% (-1,1% in 2006), van 427.297 m² naar 495.513 m² (genoemde metrages zijn inclusief de deelnemingen naar rato van ons belang). Van de totale portefeuille bevindt 90% zich op de locatie Schiphol (onveranderd ten opzichte van 2006), 4% op en rond de regionale luchthavens Rotterdam en Eindhoven (6% in 2006) en 6% in Italië (4% in 2006).

Amsterdam Airport Schiphol – Op Amsterdam Airport Schiphol is de vastgoedportefeuille in 2007 uitgebreid met vier bedrijfsruimten. Op Schiphol-Zuidoost werd Vrachtgebouw 9 opgeleverd. Op Schiphol-Zuid kochten we drie vrachtgebouwen.

Eindhoven – Op de locatie Flight Forum in Eindhoven is in 2007 het gebouw Flight Square verkocht.

Internationaal – Op Avioport Logistics Park bij de luchthaven Malpensa (Milaan) in Italië is in 2007 een tweede bedrijfsruimte opgeleverd met een oppervlakte van 12.000 m². Het gebouw is volledig verhuurd waardoor de bezettingsgraad van onze vastgoedbeleggingen daar van 86% naar 92% toenam. Met de bouw van het derde en laatste deel is in 2007 gestart.



Bezettingsgraad

De bezettingsgraad van de gebouwen van de Business Area Real Estate was ultimo 2007 met 88,1% hoger dan ultimo 2006 (86,9%). Exclusief de gebouwen 70 en 72 op Schiphol-Oost (twee gedateerde, te amoveren objecten met huurders waarvoor een nieuwe bestemming wordt gezocht) is de bezettingsgraad gestegen met 0,5 procentpunt, van 92,8% naar 93,3%.

	2007	2006	% punt verschil
Ultimo (Exclusief gebouwen 70/72)			
Vastgoedbeleggingen kantoren	94,0%	86,8%	7,2%
Vastgoedbeleggingen bedrijfsruimten	90,4%	96,7%	-6,3%
Operationeel onroerendgoed	98,7%	99,1%	-0,4%
Operationeel onroerendgoed terminal	95,7%	93,2%	2,5%
Business Area Totaal	93,3%	92,8%	0,5%
Inclusief gebouwen 70/72	88,1%	86,9%	1,2%

De lagere bezettingsgraad van de bedrijfsruimten is voornamelijk het gevolg van de afkoop van het contract voor Vrachtgebouw 11. Ultimo 2007 was deze bedrijfsruimte verhuurgereed. De verbeterde bezetting van de kantoren (voornamelijk het WTC gebouw) en de terminal heeft geresulteerd in de hogere totale bezettingsgraad ten opzichte van ultimo 2006.

In 2008 zal 2,1% van de huurcontracten expireren (6,4% in 2007). In het verslagjaar is 66% van de expirerende contracten verlengd. De resterende 34% is aan nieuwe partijen verhuurd tegen hogere huurniveaus.

Vastgoedbeleggingen

Onze vastgoedbeleggingen (inclusief 50% belang in het ACRE Fund en andere deelnemingen naar rato van ons belang) omvatten kantoren, bedrijfsruimten en terreinen op en rond Amsterdam Airport Schiphol en de luchthavens Rotterdam, Eindhoven en Malpensa (Italië). Wij voeren zelf het vastgoedmanagement van deze portefeuilles uit. Ultimo 2007 vertegenwoordigden de vastgoedbeleggingen 64% van onze totale vaste-activawaarde (54% in 2006). De marktwaarde van deze beleggingen bedroeg ultimo 2007 EUR 888 miljoen tegen EUR 660 miljoen eind 2006. De gemiddelde marktwaarde over 2007 bedroeg EUR 782 miljoen (EUR 660 miljoen in 2006¹). De RONA voor belastingen bedraagt 20,9% (14,1% in 2006). De verbetering van de RONA danken we aan de verbetering van het totale (directe en indirecte) resultaat, die de relatieve stijging van de gemiddelde activawaarde overtreft.

Activa in aanbouw of ontwikkeling

De activa in aanbouw of ontwikkeling worden aangehouden voor toekomstige vastgoedbeleggingen of operationeel onroerend goed. Het gaat hier om commerciële bouwlocaties en objecten in aanbouw.

Vrachtgebouw 5 (aangekocht in 2007), Schiphol-Zuid



Vrachtstation 9, Schiphol-Zuidoost



Gedurende de ontwikkelingsperiode leidt dit tot een kapitaalbeslag. Evenals in 2006 leverden deze activa in 2007 een negatieve bijdrage aan het resultaat vanwege de (niet-activeerbare) operationele kosten, zoals kosten voor planontwikkeling en onderzoekskosten. Deze activa zorgen pas vanaf het moment van oplevering van het object voor een positieve bijdrage (waardeveranderingen vastgoed) aan de RONA, die ten goede komt aan het rendement van de vastgoedbeleggingen.

De activa in aanbouw of ontwikkeling worden gewaardeerd tegen historische kostprijs. In 2007 is in totaal 60.781 m² vvo (43.972 m² vvo aan bedrijfsruimten en 16.809 m² vvo aan kantoorruimte) opgeleverd.

Per eind 2007 bedraagt de totale boekwaarde van de activa in aanbouw of ontwikkeling circa EUR 160 miljoen (EUR 171 miljoen in 2006). De gemiddelde boekwaarde bedroeg EUR 165 miljoen (EUR 147 miljoen in 2006). In de onderstaande tabel zijn de ultimo 2007 reeds goedgekeurde en lopende projecten weergegeven.

Op Schiphol-Zuidoost is in 2007 begonnen met de ontwikkeling van een bedrijfsruimte (circa 12.000 m² vvo). Dit gebouw is inmiddels volledig voorverhuurd. Nabij de luchthaven Malpensa op Avioport Logistics Park is in 2007 gestart met de ontwikkeling van het derde deel van een nieuw geplande bedrijfsruimte.

Analyse rendement

EUR miljoen

	2007			2006		
	RONA	Asset Base Gemiddeld	Exploitatie resultaat incl. OWV	RONA	Asset Base Gemiddeld ¹⁾	Exploitatie resultaat incl. OWV
Vastgoedbeleggingen*	20,9%	782	164	14,1%	660	93
Activa in aanbouw of ontwikkeling**	- 1,9%	165	- 3	- 1,9%	146	- 3
Activa t.b.v. operationele activiteiten**	11,5%	272	31	9,1%	299	27
Totaal vaste activa	15,7%	1.219	192	10,6%	1.105	118
Overige activa (inclusief overhead en allocaties)**	- 26,0%	80	- 21	- 20,6%	81	- 17
RONA voor belastingen	13,2%	1.299	171	8,5%	1.186	101
RONA na belastingen	9,3%			6,0%		
Resultaat deelnemingen		Noot***	3		Noot***	6
RONA voor belastingen incl. deelnemingen	13,4%	1.299	174	9,0%	1.186	107
RONA na belastingen incl. deelnemingen	10,0%			6,3%		

* Deze activa zijn gewaardeerd tegen marktwaarde

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

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

OWV = onroerendgoed waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

¹⁾ De cijfers 2006 zijn aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

Locatie	Categorie	Totaal		Voorverhuurd %	Geschatte investering in EUR mln	Verwachte opleverdatum
		verhuurbaar oppervlakte in m ² vvo	verhuurbaar oppervlakte in m ² naar rato van ons belang			
Schiphol-Centrum	Kantoorruimte	16.500	16.500	0%	43	Q3 2008
Schiphol-Oost	Kantoorruimte	11.000	11.000	55%	16	Q2 2009
Schiphol-Oost	Kantoorruimte	11.000	11.000	100%	19	Q3 2009
Schiphol Zuidoost	Bedrijfsruimte	12.000	12.000	100%	18	Q1 2009
Malpensa, Italië	Kantoorruimte	3.500	2.450	0%	5	Q1 2008
Malpensa, Italië	Kantoorruimte	8.200	5.740	0%	11	Q1 2008
Malpensa, Italië	Bedrijfsruimte	12.500	8.750	0%	10	Q4 2008
Totaal		74.700	67.440		122	

Samen met de in 2006 gestarte bouw van twee kantoorgebouwen was ultimo 2007 in Italië totaal circa 24.200 m² vvo in ontwikkeling.

Ultimo 2007 telde onze ontwikkelingsportefeuille 74.700 m² vvo aan activa in aanbouw of ontwikkeling.

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

Bij de categorie materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten gaat het enerzijds om het beheer en de exploitatie van kantoorruimten in de terminal (Terminal Verhuringen), anderzijds om het hoofdkantoor van Schiphol Group en enkele eerste-linie-bedrijfsruimten gesitueerd op toekomstige operationeel aan te schaffen locaties (Overig).

In de terminal van Amsterdam Airport Schiphol bevinden zich kantoorruimten die worden verhuurd aan luchtvaartmaatschappijen en luchthaven-gerelateerde ondernemingen. Wij beheren en exploiteren deze kantoorruimten.

Het rendement van deze activiteiten is ten opzichte van 2006 vooral verbeterd door een hoger rendement op het terminalcomplex, met name als gevolg van een hogere bezetting en lagere exploitatiekosten, in combinatie met een lagere gemiddelde boekwaarde. Deze activa worden gewaardeerd tegen historische kostprijs minus afschrijvingen.

In vergelijking met het rendement van de vastgoedbeleggingen (gewaardeerd tegen marktwaarde) blijft het rendement van het terminalcomplex relatief laag. Het verhuren van ruimten in de terminal wordt gekenmerkt door relatief hoge operationele kosten.

Bovenstaande activa vertegenwoordigden in 2007 een gemiddelde waarde van EUR 272 miljoen (EUR 299 miljoen in 2006) en genereerden over 2007 een RONA voor belastingen van 11,5% (9,1% in 2006).

Overige activa

Behalve onze vastgoedbeleggingen hebben wij diverse deelnemingen, gewaardeerd tegen nettovermogenswaarde, waaronder een minderheidsbelang in de beleggingsactiviteiten van Tradeport Hongkong Limited. Dit is een samenwerkingsverband tussen Schiphol Real Estate, Fraport, China National Aviation Company Limited en Hong Kong Land Investment Limited. De exploitatie van het logistieke centrum Tradeport Hongkong is in 2007 achtergebleven bij de verwachting.

Met de Chinese onderneming Chinamex is een samenwerkingsovereenkomst getekend voor de ontwikkeling van een Chinees handels- en expositiecentrum in de omgeving van Amsterdam Airport Schiphol. Het moet ruimte gaan bieden aan 1.000 tot 1.500 Chinese bedrijven die vanuit hier hun producten willen verkopen aan inkopers uit de Europese Unie. Schiphol participeert hierin samen met ING Real Estate voor elk 15%.

Ons resultaat op deelnemingen (2007: EUR 2,7 miljoen) is mede als gevolg van minder gronduitgiften op Flight Forum lager ten opzichte van vorig jaar (EUR 4,2 miljoen in 2006).

Tevens worden aan de categorie Overige activa infrastructurele activa toegerekend, die ten dienste staan van de activiteiten van Business Area Real Estate, inclusief de bijbehorende exploitatiekosten en overige overheadkosten van Schiphol Group (en inclusief eigen overhead van Business Area Real Estate). Dientengevolge genereert de categorie Overige activa met een gemiddelde activawaarde van EUR 80 miljoen (EUR 81 miljoen in 2006) een negatief resultaat en verlaagt daardoor de RONA van de Business Area Real Estate.



Alliances & Participations

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

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

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

2007 highlights

- Ontwikkeling van Rotterdam Airport als zakelijke luchthaven krijgt vorm
- Eindhoven Airport opnieuw sterk gegroeid
- Aantal passagiers Terminal 4 JFK Airport stijgt met 16%
- Brisbane draagt ruim EUR 14 miljoen bij aan groepsresultaat voor belasting
- Daling passagiersaantallen op Aruba omgebogen in stijging



Key Performance Indicators

Rotterdam Airport Passagiers x 1.000

2007	1.093
2006	1.077
2005	1.043
2004	1.135
2003	617

Brisbane Airport (Australië) Passagiers x 1.000

2007	18.022
2006	16.772
2005	15.947
2004	15.093
2003	12.843

Eindhoven Airport Passagiers x 1.000

2007	1.544
2006	1.144
2005	946
2004	694
2003	423

JFK IAT, New York (VS) Passagiers x 1.000

2007	8.897
2006	7.701
2005	6.577
2004	6.184
2003	4.644

Business Area Alliances & Participations

EUR miljoen	2007	2006	
Netto omzet	71	66	7,3%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-0,4	0,3	
Bedrijfslasten	61	61	0,5%
EBITDA	20	17	18,6%
Exploitatieresultaat	10	6	66,7%
Gemiddelde vaste activa	187	185	0,9%
RONA voor belastingen	12,4%	9,0%	
RONA na belastingen	9,8%	6,5%	
Investerings in vaste activa	10	6	81,4%

Financiële gang van zaken

De Business Area Alliances & Participations zag in 2007 de netto-omzet toenemen met 7,3% (4,3% in 2006): van EUR 66,2 miljoen naar EUR 71,0 miljoen.

EUR miljoen	2007	2006	%
Havengelden	26,9	24,7	8,9%
Concessies	2,3	2,1	9,3%
Verhuringen	2,5	2,2	10,7%
Autoparkeergelden	8,5	6,3	35,4%
Overige activiteiten	30,8	30,9	-0,3%
Totaal	71,0	66,2	7,3%

De belangrijkste inkomstenbronnen vormen de haven-
gelden van de luchthavens Rotterdam en Eindhoven
en de opbrengst uit overige activiteiten. Hierin zijn
vooral omzetten verantwoord van Schiphol Telematics
en van Utilities.

De EBITDA over 2007 is toegenomen met 18,6%, van
EUR 16,9 miljoen naar EUR 20,0 miljoen. Het exploitatie-
resultaat over 2007 is gestegen met 66,7%, van EUR 5,7
miljoen naar EUR 9,4 miljoen. Het grootste deel van
de resultaten van onze deelnemingen in onder meer
de luchthavens van Brisbane en JFK New York zijn

EUR 1.000	Binnenlandse luchthavens	Buitenlandse luchthavens	Overige deelnemingen	Allocatie	Totaal
Netto-omzet	44.452	2.723	22.945	904	71.024
Exploitatieresultaat	7.077	- 1.223	7.334	- 3.762	9.426
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige belangen	-	14.695	- 848	-	13.847
Totaal	7.077	13.472	6.486	- 3.762	23.273
Gemiddelde asset base (excl. belastinglatentie)	71.951	62.096	49.975	3.302	187.325
RONA na belasting¹⁾	7,30%	18,10%	9,70%	-	9,80%
2006					
Netto-omzet	39.198	2.574	23.571	874	66.217
Exploitatieresultaat	5.467	- 1.512	4.688	- 2.990	5.653
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige belangen	-	11.480	-566	-	10.914
Totaal	5.467	9.968	4.122	- 2.990	16.567
Gemiddelde asset base (excl. belastinglatentie)	70.782	59.878	48.132	6.235	185.027
RONA na belasting¹⁾	5,40%	12,90%	6,00%	-	6,50%

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

Rotterdam Airport



Lelystad Airport



Binnenlandse Luchthavens

EUR 1.000	Rotterdam	Eindhoven	Lelystad	Totaal
Netto-omzet	24.601	17.087	2.764	44.452
Exploitatieresultaat	4.125	3.352	- 400	7.077
Asset base ultimo 2007	19.354	43.212	8.987	71.553

verantwoord als resultaat deelnemingen en als financiële baten, samen EUR 13,8 miljoen (EUR 10,9 miljoen in 2006). Ze maken derhalve geen onderdeel uit van EBITDA en exploitatieresultaat.

Binnenlandse luchthavens

Rotterdam Airport

In 2007 ontving Rotterdam Airport EUR 16,2 miljoen (EUR 15,2 miljoen in 2006) aan havengelden; een stijging met 6,2% (12,4% in 2006). Het exploitatieresultaat steeg met 80,4% tot EUR 4,1 miljoen (EUR 2,3 miljoen in 2006). Een stijging van de netto-omzet met EUR 2,4 miljoen en nagenoeg gelijkblijvende bedrijfslasten zorgden voor de verbetering van het exploitatieresultaat.

Voor het vierde achtereenvolgende jaar werden meer dan 1 miljoen reizigers van en naar Rotterdam Airport vervoerd. Het aantal passagiers nam in 2007 toe met 1,5% (3,2% in 2006), van 1.077.114 naar 1.093.095. Het aantal vluchten in het handelsverkeer steeg met 2,0% (2,4% in 2006), van 15.928 naar 16.243 in 2007.

Vooruitlopend op de in 2005 gestarte maar in 2007 nog niet afgeronde procedure voor verruiming van de geluidscapaciteit stelde het ministerie van Verkeer en Waterstaat een tijdelijke geluidzone vast voor 2007 en 2008 die voldoende waarborg biedt voor verdere groei in 2008. De in 2006 met de gemeente

Rotterdam gemaakte afspraken over het ontwikkelen van Rotterdam Airport als een op het zakelijk verkeer gerichte luchthaven, beginnen vorm te krijgen. In 2007 werden twee lijndienstbestemmingen (Milaan Malpensa en Manchester) aan de time table toegevoegd. Het aantal zakelijke reizigers nam met 3,1% toe, terwijl het aantal vakantiereizigers nagenoeg onveranderd bleef. Uiteindelijk moet het aantal Europese lijndienstbestemmingen in 2020 met 25 zijn toegenomen.

In de zomer werd de eerste fase van de renovatie van de start- en landingsbaan 06-24 uitgevoerd. In 2008 wordt de tweede en laatste fase uitgevoerd. De totale kosten van de renovatie zullen EUR 4,3 miljoen bedragen.

Eindhoven Airport

Eindhoven Airport ontving in 2007 EUR 10,0 miljoen (EUR 8,8 miljoen in 2006) aan havengelden; een stijging met 13,8% (10,6% in 2006). Het exploitatieresultaat daalde met 7,7% (+85,6% in 2006), van EUR 3,6 miljoen naar EUR 3,4 miljoen in 2007.

Belangrijkste oorzaak voor de daling zijn de waardeverminderingen van het vastgoed in 2007 van EUR 0,6 miljoen (nihil in 2006). Evenals voorgaande jaren is Eindhoven Airport in 2007 sterk blijven groeien. Het aantal passagiers steeg van 1.143.557 passagiers naar 1.544.098; een toename van 35,0% (20,9% in 2006). Deze groei dankt de luchthaven aan de toename van het aantal vluchten van Ryanair, Wizzair, Iceland Express en OLT en aan het streven van de regio

Zuidoost-Brabant zich te ontwikkelen tot Brainport van Nederland. Het streven is om de komende vijf jaar door te groeien naar drie miljoen passagiers. Hiervoor is steun en medewerking van de omgeving wel een voorwaarde.

Het aantal vliegbewegingen steeg in 2007 met 21,2%, van 11.116 naar 13.470. De helft van het aantal vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport wordt uitgevoerd door *low cost* luchtvaartmaatschappijen. In 2007 zijn vijf nieuwe directe bestemmingen aan de *time table* toegevoegd: Hamburg, Katowice, Reykjavik, Valencia en Stockholm. Hiermee is het totaal aantal directe bestemmingen gekomen op 20.

In 2007 heeft Eindhoven Airport voor EUR 1,5 miljoen geïnvesteerd, ondermeer in uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen, beveiliging en aanpassingen in de terminal en van het platform.

Lelystad Airport

Lelystad Airport kende over 2007 een exploitatieresultaat van EUR - 0,4 miljoen (EUR - 0,5 miljoen in 2006). Het aantal vliegtuigbewegingen steeg met 1,7% (9,1% in 2006), van 114.619 naar 116.519.

Een uitspraak van de Raad van State heeft de uitbreidingsplannen van Lelystad Airport met zeker een jaar vertraagd. Terwijl in de loop van 2007 een aanwijzingsbesluit werd verwacht van de minister van Verkeer en Waterstaat waarin toestemming zou worden gegeven voor het verlengen van de startbaan, vernietigde de Raad van State het wijzigingsbesluit omdat de ministeries onvoldoende hebben gekeken naar de totale ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot luchthaven met zakelijk luchtverkeer. Hierdoor moet een nieuwe aanwijzingsprocedure worden gestart, waarin de totale ontwikkeling van de luchthaven in de periode 1991 - 2015 in

een integraal Milieu Effect Rapport moet worden beoordeeld. In de regio rond de luchthaven bestaat veel draagvlak voor de geplande uitbreiding. Op 1 november ondertekenden de provincie, de gemeente Lelystad, Schiphol Group en Lelystad Airport een convenant over de ontwikkeling van de luchthaven. Hierin is afgesproken te streven naar het verplaatsen, in 2010, van 10.000 niet mainport gebonden vluchten van Amsterdam Airport Schiphol naar Lelystad.

Buitenlandse luchthavens

Brisbane

Wij hebben via Schiphol Australia een 15,6% belang in Brisbane Airport Corporation Holdings (BACH). In het boekjaar 2006-2007 steeg de winst voor belasting van Brisbane Airport met 11,2% (189% in 2005-2006) naar EUR 84 miljoen (EUR 76 miljoen in 2005-2006). Wij ontvingen in 2007 EUR 7,8 miljoen (EUR 4,6 miljoen 2006) als resultaat deelnemingen. Daarnaast werd in 2007 EUR 4,6 miljoen (EUR 5,5 miljoen in 2006) ontvangen aan rentebaten en EUR 1,7 miljoen (EUR 1,6 miljoen in 2006) aan inkomsten uit intellectual property die verantwoord is onder overige bedrijfsopbrengsten. Dit totaal van EUR 14,1 miljoen is exclusief de waardevermindering van ons belang in de luchthaven. Brisbane was de laatste tien jaar de snelst groeiende luchthaven van Australië met in 2007 een groei van het aantal passagiers met 6,8% tot 18,0 miljoen. Momenteel vinden er tal van uitbreidingen plaats; allemaal onderdeel van een overall investeringsprogramma van AUD 2 miljard voor de komende vijf jaar. Brisbane wil haar groei in harmonie met de omgeving realiseren. Alle uitbreidingen worden zodanig uitgevoerd dat het negatieve effect op het milieu zo gering mogelijk is. In 2007 werden de plannen voor uitbreiding met een start- en landingsbaan (AUD 1 miljard) goedgekeurd na een periode

Terminal 4, JFK Airport, New York



van drie jaar milieuonderzoek en het raadplegen van de omwonenden. De snelle goedkeuring dankt Brisbane Airport mede aan de brede steun van de omgeving.

JFK New York – VS

Schiphol USA heeft een 40%- belang in de joint venture JFK IAT die Terminal 4 op JFK exploiteert. JFK IAT zag het aantal passagiers in Terminal 4 stijgen van 7,7 miljoen passagiers naar 8,9 miljoen; een toename van 15,5% (17,1% in 2006). Het aantal vliegtuigbewegingen nam toe met 19,4% (18,6% in 2006), van 45.789 tot 54.659. De groei van het aantal passagiers en vliegtuigbewegingen heeft twee oorzaken: de komst van vijf nieuwe luchtvaartmaatschappijen en een toename van het aantal vluchten op Terminal 4 door bestaande maatschappijen. Om het groeiende aantal passagiers te kunnen accommoderen zijn in 2007 drie extra passagiersbruggen geïnstalleerd en twee extra busuitgangen. Eind 2007 maakten 46 luchtvaartmaatschappijen gebruik van Terminal 4. Het dividend leverde een resultaat uit deelnemingen op van EUR 2,0 miljoen (EUR 1,2 miljoen in 2006).

Aruba

Van Aruba Airport Authority waarmee de samenwerkingsovereenkomst in januari 2008 is verlengd tot en met 2012, ontvingen wij EUR 0,5 miljoen aan managementfee (EUR 0,5 miljoen in 2006). Deze opbrengst is onder "Overige" verantwoord. De daling van het aantal passagiers de afgelopen jaren, is omgebogen. In 2007 steeg het aantal passagiers met 5,9% naar 1,7 miljoen. Dit is het hoogste aantal dat ooit werd afgehandeld op de luchthaven. Ook het aantal vliegtuigbewegingen nam weer toe, met 8,1% naar 35.774. Om aan de internationale veiligheidseisen te voldoen worden zogenaamde *runway end safety areas* aangelegd. Tijdens deze werkzaamheden wordt tevens de startbaan van Aruba Airport met 60 meter verlengd. Ook wordt de naderingsverlichting uitgebreid. De werkzaamheden – kosten ruim EUR 5 miljoen – moeten in juni 2008 klaar zijn. In november werd een vernieuwd winkelgebied, de Main Concession Mall, in gebruik genomen. De verbouwing begon in 2006. De totale kosten bedroegen EUR 1,3 miljoen. Met de concessionarissen werden de contracten

vernieuwd. Verwacht wordt dat de inkomsten in dit segment de komende jaren sterk zullen toenemen. De bagagehal werd in 2007 verbouwd en moet in 2008 een verdriedubbeling van het aantal stuks bagage aankunnen.

Overige deelnemingen

Schiphol Telematics

Schiphol Telematics (ST) is een gespecialiseerde telecomdienstverlener op het gebied van spraak, data en internet voor zowel via vaste als mobiele netwerken. Het is sinds 2006 een 100% dochteronderneming van Schiphol Group. Het exploitatieresultaat in 2007 stabiliseerde zich ten opzichte van 2006 op EUR 4,4 miljoen. De omzet nam evenals de kosten toe met EUR 2,5 miljoen.

Op Amsterdam Airport Schiphol, een van de belangrijkste 'klanten' van ST, beheert het telecombedrijf het grootste draadloze bedrijfsnetwerk van Nederland. In 2007 is de dekking van dit netwerk verdubbeld tot bijna 500.000 m². Op de platformen, randwegen, in de bagagekelders van de terminal, in de vertrek- en aankomsthallen, op alle pieren, in de lounges, in Schiphol Plaza en op het panoramaterras kan men gebruik maken van het Wifi-netwerk. Dankzij dit netwerk kunnen de bedrijven op de luchthaven hun processen nog efficiënter inrichten en beschikken de reizigers vrijwel overal in de terminal over draadloze internettoegang. Behalve aan Amsterdam Airport Schiphol levert ST telecomdiensten aan meer dan 400 bedrijven.

Dartagnan

Dartagnan BV een 100% dochter van Schiphol Group, behaalde over 2007 een negatief resultaat van EUR 0,4 miljoen (EUR -0,9 miljoen in 2006). De onderneming is gespecialiseerd in het leveren van technologische oplossingen op het gebied van biometrische identificatie voor toegangscontrole van medewerkers en geautomatiseerde grenspassage. Dartagnan heeft de technische toepassingen ontwikkeld voor ons serviceprogramma Privium op Schiphol en Sapphire in Indonesië (zie Business Area Consumers).

In november hebben we, nadat we hiervoor via een Europese tender waren uitverkoren, een beveiligingssysteem geleverd voor het hoofdkantoor van een Europese instantie in Polen. Verdere systeemuitbreidingen bij deze opdrachtgever liggen in het verschiet. Tevens zijn in 2007 diverse andere projecten uitgevoerd bij banken, instituten en overheid. Wat betreft grenspassage hebben wij onze positie als belangrijke speler in het ontwikkelen van internationale 'registered traveller' programma's verder versterkt. We verwachten medio 2008 in samenwerking met de Nederlandse en Amerikaanse overheid een Trans-Atlantisch pilotproject te starten dat vooralsnog uniek is in Europa. Het moet reizigers op Schiphol, JFK Terminal 4, Houston en Washington versnelde faciliteiten bieden voor grens- en veiligheidscontroles. Het programma heeft de instemming van de Europese Commissie en biedt kansen voor verdere groei van Dartagnan in Europa. Met enkele Europese luchthavens hopen wij in 2008 enkele contracten voor implementatie van zogenoemde *registered traveller* programma's zoals Privium te kunnen afsluiten. Grenscontroles en beveiliging van luchthavens, onderwerpen waar al onze business

areas mee te maken hebben, zullen met het jaar omvangrijker worden. Dankzij Dartagnan zijn we hier nauw bij betrokken en beschikken we op dit vlak over een belangrijk internationaal expertisecentrum.

Utilities

In Utilities worden omzetten gerealiseerd met het transport van elektriciteit en gas en de levering van water aan derden. In 2007 is het exploitatieresultaat van Utilities toegenomen met 178% tot EUR 3,2 miljoen. Deze stijging wordt veroorzaakt door lagere inkoopkosten voor gas en electra, de marge op de activiteiten in relatie tot het afvoeren van *liquids & gels* en een afname van het aantal projecten. De relatief koele zomer en warme winter zorgden ervoor dat in 2006 het verbruik van elektriciteit met 2% daalde en het gasvolume 6% lager lag dan in 2006. De kosten voor energie-inkoop zijn in 2007 met 2% afgenomen ten opzichte van 2006. Amsterdam Airport Schiphol is als grootverbruiker van elektriciteit in december toegetreden tot de ENDEX-stroombeurs. De handel zelf laten wij over aan een Executing Broker.

Buitenlandse luchthavens

EUR 1.000	JFK IAT,				
	Brisbane	New York (VS)	Wenen	Overige	Totaal
Netto-omzet	1.689	–	–	1.034	2.723
Exploitatieresultaat	1.689	–	–	- 2.912	- 1.223
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige belangen	12.378	1.970	347	–	14.695
Totaal	14.067	1.970	347	- 2.912	13.472
Asset base ultimo 2007	46.180	–	16.590	80	62.850

Overige deelnemingen

EUR 1.000	Schiphol Telematics	Dartagnan	Utilities	Overige	Totaal
Netto-omzet	12.442	617	8.327	1.559	22.945
Exploitatieresultaat	4.404	-358	3.244	44	7.334
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige belangen	–	–	–	- 848	- 848
Totaal	4.404	- 358	3.244	- 804	6.486
Asset base ultimo 2007	17.734	11	24.396	8.376	50.517

Oefening met sneeuwsimulator, Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, Amsterdam



■ De risico's van ondernemen

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

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

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

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

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

	Aviation	Consumers	Real Estate	A&P	Schiphol Group
Strategische risico's					
Politieke besluit om vooralsnog niet te privatiseren					•
Politieke onzekerheid inzake de invulling van de voorgenomen groei van de luchthaven	•	•	•		
Grote (onverwachte) veranderingen in de vraag	•	•	•		
Materiële, langlopende contracten					•
Internationale expansie		•	•	•	
Operationele risico's					
Ontoereikende veiligheid en beveiliging					•
Onverwachte bedrijfsonderbrekingen					•
Afhankelijkheid van derden					•
Onvoldoende invulling van sleutelposities en arbeidsverhoudingen					•
Financiële risico's					
Ontoereikende verzekeringsdekking					•
Financiering van pensioenverplichtingen					•
Marktrisico, kredietrisico en liquiditeitsrisico					•
Compliance risico's					
Overschrijding van geluid- en milieunormen	•	•	•		
Economische regulering van Aviation en Security	•				
Juridische claims en geschillen					•

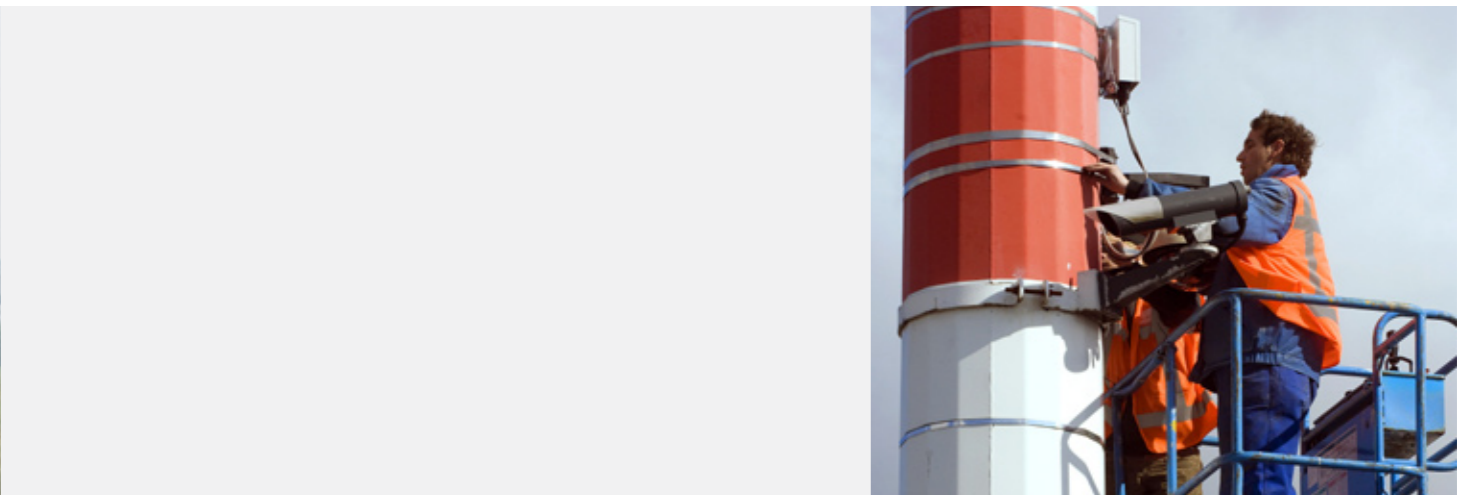
Strategische risico's	Beheersmaatregelen
A. Risico van het politieke besluit om vooralsnog niet te privatiseren	
<p>Privatisering (in de vorm van een beursgang) is, naar onze mening, noodzakelijk voor een succesvolle implementatie van onze groeistrategie. Een beursgang:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ geeft toegang tot de kapitaalmarkt ter financiering van investeringen en acquisities met handhaving van een prudente financieringsstructuur; ■ onderwerpt ons aan de 'tucht' van de kapitaalmarkt hetgeen zal leiden tot meer transparantie en betere mogelijkheden tot benchmarking met concurrenten; ■ creëert voor ons een <i>level playing field</i> met onze directe concurrenten, die alle geprivatiseerd en beursgenoteerd zijn; ■ zal bijdragen aan de perceptie van een gunstig vestigingsklimaat en versterkt daardoor ook de functie van de mainport; ■ vergroot de mogelijkheid om op alle niveaus talent aan te trekken en te behouden. 	<p>Een besluit tot privatisering van Schiphol Group is voorbehouden aan de aandeelhouders. Wij kunnen hierin niet veel meer betekenen dan, naast een professionele voorbereiding op een dergelijk besluit, betrokkenen te blijven overtuigen van de noodzaak van een privatisering.</p>
B. Risico van politieke onzekerheid inzake de invulling van de voorgenomen groei van de luchthaven	
<p>Het huidige kabinet ondersteunt onze ambitie om, onder bepaalde voorwaarden, door te groeien naar een groter aantal vliegtuigbewegingen per jaar. Daarvoor zal de bestaande wet- en regelgeving wél moeten worden aangepast. De politieke bereidheid daartoe is mede afhankelijk van het draagvlak in onze omgeving. Voorts is het onzeker of de voorwaarden, die aan verdere groei zullen worden gesteld, passen binnen onze strategische plannen. Deze voorwaarden zullen namelijk mede bepalend zijn voor de manier waarop en de timing waarmee verdere groei zal kunnen worden gerealiseerd en de investeringen die daarmee zijn gemoeid.</p>	<p>Wij participeren in verschillende overlegorganen die zich met dit onderwerp bezig houden (CROS, BRS, de Alderstafel). De milieu-effect rapportage voor de korte termijn, die wij in 2007 samen met LVNL hebben laten opstellen, heeft geleid tot een ontwerp Luchthavenverkeersbesluit op grond waarvan de luchthaven kan doorgroeien tot 480.000 vliegtuigbewegingen in 2010. Begin 2008 beslist de Tweede Kamer hierover. Daarnaast wordt gewerkt aan een milieu-effect rapportage voor de middellange termijn (2018-2020) op basis waarvan over een verdere duurzame groei van de luchthaven zal worden besloten. In de eerste helft van 2008 brengt de Alderstafel hierover een advies uit aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM.</p> <p>De draagkracht voor verdere ontwikkeling van de luchthaven wordt bevorderd door onder meer constructief overleg met en verstrekking van betere informatie aan de mensen woonachtig in onze directe omgeving. In 2007 heeft dit onder meer geresulteerd in de ondertekening van het Convenant Hinderbeperkende Maatregelen en het Convenant Leefbaarheid. In de in 2007 opgerichte Stichting BAS, een samenwerking tussen ons en de LVNL, vindt registratie en opvolging van klachten plaats over geluidsoverlast. Tenslotte hebben wij in 2006 een eenmalige financiële bijdrage gedaan voor de oplossing van schrijnende gevallen van geluidsoverlast en voor de groene inrichting van de omgeving van de luchthaven.</p>
C. Risico van grote (onverwachte) veranderingen in de vraag	
<p>Het risico van onverwachte veranderingen in de vraag naar onze diensten kan leiden tot een tekort of overschot aan capaciteit. Deze veranderingen kunnen zich voordoen door ontwikkelingen op het gebied van politiek, economie, wet- en regelgeving, concurrentie, milieu en in de markt van de luchtvaart. Voorbeelden van dergelijke ontwikkelingen zijn de vliegbelasting (ecotax), de komst van de Airbus A380, het 'open skies' verdrag met de Verenigde Staten maar ook een daad van terrorisme. Daarnaast hebben vooral ontwikkelingen rond het hub-concept van Air France-KLM een grote invloed op onze totale activiteiten</p>	<p>Om deze risico's te beheersen, hanteren wij korte en lange termijn scenario's met betrekking tot de vraag naar onze diensten en de daarbij behorende capaciteit en strenge procedures met betrekking tot de goedkeuring van investeringsaanvragen. Voorts onderhouden wij intensieve contacten met de luchtvaartmaatschappijen over hun toekomstplannen (onder meer wat betreft hun vloot en netwerk) en met de overheid inzake wetgeving. Beheersmaatregelen op het gebied van milieu worden besproken onder risico B en M, wat betreft terrorisme onder risico F. Door Air France zijn tot het jaar 2012 garanties afgegeven aan de Nederlandse overheid en aan KLM met betrekking tot de positie van Schiphol als hub-luchthaven.</p>

D. Risico van materiële, langlopende contracten	
<p>Vooraf de bagageafhandeling, beveiliging, de terminal, infrastructuur en vastgoed vergen de komende jaren grote investeringen die gepaard gaan met materiële, langlopende contracten. Wijzigingen in wet- en regelgeving, vertraging in projecten, technologische ontwikkelingen en ontwikkelingen in de luchtvaartindustrie kunnen de hoogte van deze investeringen beïnvloeden.</p>	<p>Met behulp van scenarioplanning op middellange termijn en strenge eisen met betrekking tot de voorbereiding van investeringsbeslissingen beheersen wij deze risico's. Door middel van innovatie proberen wij de omvang van investeringen te beperken. Professioneel projectmanagement door een daarin gespecialiseerd bedrijfs onderdeel bewaakt de tijdige en kostenefficiënte oplevering van grote investeringsprojecten.</p>
E. Risico van internationale expansie	
<p>Onze strategie richt zich mede op het vermarkten van de AirportCity formule in het buitenland. Voldoende kennis van lokale omstandigheden is van doorslaggevend belang voor een succesvolle uitvoering daarvan. Voorts is interne afstemming tussen de diverse activiteiten zeer belangrijk.</p>	<p>Economische, politieke en juridische risico's met betrekking tot activiteiten in het buitenland worden beheerst door intensieve betrokkenheid van onze lijn- en staffunctionarissen en via managementrapportages over onze buitenlandse activiteiten. Daarnaast worden in principe lokale adviseurs ingeschakeld.</p>

Operationele risico's	Beheersmaatregelen
F. Risico van ontoereikende veiligheid en beveiliging	
<p>Een ontoereikende veiligheid en/of beveiliging (ook van informatie) vergroot de kans op bijvoorbeeld een ongeluk, besmettelijke ziekte of terroristische daad. In dat geval kunnen de gevolgen voor de mensen groot zijn en kunnen onze operaties voor langere tijd ontregeld worden. De concentratie van veel van onze activiteiten op één locatie (Amsterdam Airport Schiphol) werkt hierbij extra in ons nadeel.</p>	<p>Deze risico's worden beheerst door uitgebreide procedures met betrekking tot beveiliging en een veiligheid management systeem, waarmee toezicht wordt gehouden op de naleving van procedures. Wij werken systematisch aan implementatie van de snel veranderende wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid en beveiliging. Wij werken hierbij nauw samen met de diverse overheden. Wij werken aan de versnelde invoering van 100% controle van personeel dat gelet op het besluit van de minister per 15 februari 2008 ingevoerd moet zijn. Voor passagiers was dat al het geval.</p>
G. Risico van onverwachte bedrijfsonderbrekingen	
<p>Onze operatie staat bloot aan risico's van brand, wateroverlast, extreme weersomstandigheden, onderbrekingen in de stroomvoorziening, falen van de geautomatiseerde systemen, technische mankementen en explosiegevaar. Een of meerdere van deze calamiteiten, en de juridische gevolgen ervan, kunnen een wezenlijk effect hebben op onze bedrijfsvoering, ons resultaat en onze vooruitzichten.</p>	<p>Wij werken systematisch aan het actueel houden van systemen en procedures met betrekking tot deze risico's, waaronder ons bedrijfsnoodplan. Waar noodzakelijk wordt besloten tot investeringen, bijvoorbeeld in back-up systemen. Voorts hebben wij ons tegen de financiële consequenties van deze vormen van calamiteiten verzekerd.</p>
H. Risico van afhankelijkheid van derden	
<p>Een optimaal verloop van de activiteiten op een luchthaven is in hoge mate afhankelijk van de inzet van derden, zoals de luchtverkeersleiding (gebruik van het banenstelsel), luchtvaartmaatschappijen (beleid ten aanzien van aan te vliegen bestemmingen), bagage afhandelaren, publieke organisaties als overheid (wijzigingen in wetgeving), gemeenten (bijvoorbeeld goedkeuring van streek- en bestemmingsplannen in relatie tot bereikbaarheid en de ontwikkeling van vastgoed), de Douane en de Koninklijke Marechaussee (bijvoorbeeld bezetting tijdens piekdagen).</p>	<p>Wij zijn niet verantwoordelijk voor of kunnen slechts beperkte invloed uitoefenen op de activiteiten van deze partijen. Tegen deze achtergrond werken wij systematisch aan het actueel houden van afspraken en convenanten met deze partijen en aan goede onderlinge verhoudingen.</p>
I. Risico van onvoldoende invulling van sleutelposities en arbeidsverhoudingen	
<p>Belangrijke randvoorwaarde voor het kunnen behalen van onze doelstellingen is dat wij in continuïteit en zowel op nationaal als internationaal niveau kunnen beschikken over de juiste mensen op de juiste plaats in de organisatie. Als wij hierin onvoldoende slagen bestaat het risico dat kennis verloren gaat, de bedrijfsvoering verstoord wordt of dat de productiviteit vermindert.</p>	<p>Wij werken voortdurend aan goede arbeidsverhoudingen en het behouden of aantrekken, opleiden en ontwikkelen van het management dat opereert op vitale posities. Belangrijk speerpunten daarbij zijn opvolgingsplanning en actief arbeidsmarktbeleid. Periodieke metingen van de tevredenheid en beoordelingen van het functioneren van onze medewerkers zorgen in dit opzicht voor belangrijke informatie.</p>

Financiële risico's	Beheersmaatregelen
J. Risico van ontoereikende verzekeringsdekking	
De markt voor de verzekering van luchthavens is door een tekort aan aanbieders niet bijzonder concurrerend. Hierdoor kan het voor ons in de toekomst moeilijk zijn om voldoende dekking voor onze risico's te krijgen, tegen vergelijkbare condities als nu het geval is. Dit geldt zeker voor het terrorisme-risico dat nu wat betreft Amsterdam Airport Schiphol voor een belangrijk deel is verzekerd bij de Nederlandse overheid. Deze overeenkomst moet nog worden goedgekeurd door de Europese Unie. Wordt deze goedkeuring niet verkregen, dan zullen wij het risico mogelijk niet kunnen verzekeren.	Ons beleid is om in beginsel alle risico's die tegen redelijke voorwaarden kunnen worden verzekerd daadwerkelijk te verzekeren waaronder tevens het risico van bedrijfsonderbrekingen. Daarbij vindt per polis een afweging plaats van de mate waarin sprake zal zijn van een eigen risico. Dit is onder meer afhankelijk van de premie die daarmee kan worden bespaard.
K. Risico van financiering van pensioenverplichtingen	
Voor een zeer belangrijk deel van ons personeel is de pensioenregeling ondergebracht bij het ABP. Wij dragen (samen met het personeel zelf) het risico wat betreft de financiering van pensioenaanspraken (er is sprake van een toegezegde pensioenregeling). De omvang van de verplichtingen in dit kader is mede afhankelijk van ontwikkelingen die wij niet altijd (volledig) kunnen beïnvloeden. Voorbeelden van dergelijke ontwikkelingen zijn voorschriften inzake de dekkingsratio en de omvang van beleggingsresultaten.	Het ABP pensioenreglement voorziet niet in de mogelijkheid tot het verplicht opleggen aan deelnemers van bijstortingen aan het fonds. Voor ons zullen tekorten in de financiering van de pensioenaanspraken daardoor uitsluitend kunnen leiden tot wijzigingen in de in de toekomst af te dragen premie. De hoogte van de premie is afhankelijk (van de verwachtingen ten aanzien) van de financiële positie van het pensioenfonds. Nadere informatie hierover is opgenomen op pagina 164 van de jaarrekening. Wij hebben niet de intentie over te gaan op een toegezegde bijdrage regeling.
L. Marktrisico, kredietrisico en liquiditeitsrisico	
Door de aard van onze activiteiten hebben wij te maken met een verscheidenheid aan financiële risico's: marktrisico (waaronder prijsrisico), kredietrisico en liquiditeitsrisico.	Voor een nadere beschrijving en kwantificering van marktrisico, kredietrisico en liquiditeitsrisico en de beheersing ervan wordt verwezen naar pagina 113 van de jaarrekening.

Compliance risico's	Beheersmaatregelen
M. Risico van overschrijding van geluid- en milieunormen	
Onze activiteiten, zowel op het gebied van de luchtvaart als ontwikkeling van vastgoed, worden gereguleerd op onder meer terreinen als geluid en milieu. Het betreft complexe, nationale en internationale regelgeving waarvan de totstandkoming in veel gevallen buiten onze beïnvloedingsmacht ligt. Deze regelgeving geeft in veel gevallen aanleiding tot een beperking van de vrijheid tot uitoefenen van ons bedrijf. Voorts kan een overschrijding van normen aanleiding geven tot maatregelen met negatieve financiële en operationele consequenties.	Wij werken intensief met projectteams op deze terreinen om te blijven voldoen aan deze wet- en regelgeving. Wij werken in goede verhoudingen samen met de regulerende autoriteiten om de ontwikkelingsmogelijkheden waar mogelijk te optimaliseren. Zo maken wij ons wat betreft Amsterdam Airport Schiphol sterk voor het inzetten van stillere vliegtuigen en het selectief gebruiken van de nacht om optimaal gebruik te kunnen maken van de schaarse milieucapaciteit. Dit gebeurt onder andere door differentiatie van tarieven en operationele maatregelen.
N. Risico van economische regulering van Aviation en Security	
De activiteiten op het gebied van Aviation en Security op Amsterdam Airport Schiphol zijn gereguleerd. Dit betekent ondermeer dat het rendement op deze activiteiten is gemaximeerd en dat wijzigingen in de tarieven pas kunnen worden doorgevoerd als de sector is geconsulteerd. De sector kan bezwaar aantekenen bij de NMa die vervolgens zal beoordelen of de tarieven in overeenstemming met de regels tot stand zijn gekomen. Een belangrijk deel van de regelgeving is medio 2006 tot stand gekomen waardoor nog slechts beperkte ervaring is opgedaan met de nieuwe regelgeving in de praktijk en met het toezicht door de NMa.	Naleving van de regelgeving is in organisatorische en administratieve zin adequaat geborgd. Zo beschikken wij, zoals voorgeschreven door de regelgeving, over transparante tarieven en een gescheiden administratie voor activiteiten uit hoofde van Aviation en Security. Daarnaast is voor de kosten en opbrengsten van deze activiteiten een toerekeningsstelsel vastgesteld dat voldoet aan de door de regelgeving gestelde eisen. De NMa heeft het toerekeningsstelsel, na consultatie van de sector, in 2007 goedgekeurd. Onduidelijkheden in de implementatie van de regelgeving worden in een zo vroeg mogelijk stadium afgestemd met de NMa.
O. Risico van juridische claims en geschillen	
Juridische claims en geschillen kunnen het behalen van onze doelstellingen in gevaar brengen. Een nadere beschrijving van claims en geschillen is opgenomen op pagina 161 van de jaarrekening. Daarnaast verwijzen wij wat betreft het geschil met betrekking tot het Groenenbergterrein naar het uitgebreide overzicht van deze juridische procedure op www.schipholgroup.nl onder 'Onderneming' en naar de toelichtingen op pagina 161 van de jaarrekening.	Wij werken permanent aan het voldoen aan wet- en regelgeving, aan het voorkomen van claims en waar nodig oplossen van geschillen.



Kwantificering van risico's

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

Vastgoed maakt een steeds belangrijker onderdeel uit van onze onderneming. Per 31 december 2007 bezitten wij EUR 911 miljoen aan vastgoedbeleggingen (per 31 december 2006 EUR 690 miljoen). Dit vastgoed wordt gewaardeerd tegen reële waarde waarbij de mutaties in deze waarde direct worden verantwoord in de winst- en verliesrekening. In de afgelopen jaren hebben deze mutaties, alsook de resultaten uit ontwikkeling en verkoop van vastgoed, een belangrijke positieve bijdrage geleverd aan onze winstgevendheid. Onder L in de voorgaande tabel is het prijsrisico, onderdeel van het marktrisico, beschreven. Ontwikkelingen in de markt, die van vastgoed in het bijzonder, kunnen tot gevolg hebben dat de reële waarde van ons vastgoed daalt. Een stijging van het door vastgoedbeleggers geëiste netto aanvagsrendement (NAR) op kantoren en bedrijfsruimten met gemiddeld 10% zal leiden tot een daling van de waarde van onze kantoren en bedrijfsruimten van in totaal circa EUR 65 miljoen.

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

Systeem van interne risicobeheersing en controle

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

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

- risicomanagement: de identificatie en analyse van strategische, operationele, financiële en compliance risico's respectievelijk de implementatie en bewaking van beheersingsmaatregelen die voornoemde risico's mitigeren. Wij hebben risicomanagement opgezet, gebruik makend van de aanbevelingen in het rapport 'Internal Control – Integrated Framework' (COSO - IC) en het rapport 'Enterprise Risk Management – Integrated Framework' (COSO – ERM). Het lijnmanagement is verantwoordelijk voor de uitvoering van risicomanagement. De lijnmanagers worden allen geacht, als onderdeel van de dagelijkse bedrijfsvoering, de risico's op hun

activiteitengebied te identificeren en adequaat te beheersen. Zij leggen hierover tweemaal per jaar verantwoording af aan het *Risk Committee*, onder meer in de vorm van interne "in control" verklaringen per business area, support unit en stafafdeling. Van het *Risk Committee* zijn lid de vier directieleden, de Corporate Auditor en de Corporate Controller;

- een reguliere Planning- en Controlcyclus bestaande uit onder andere de lange termijn Business Planning, de budgettering en de maandelijkse managementinformatie (financieel en operationeel);
- handleidingen voor de opstelling van te volgen procedures alsook een integrale, gedetailleerde beschrijving van de grondslagen van waardering en resultaatbepaling;
- kwaliteitmanagementsystemen zoals het Milieumanagementsysteem en Veiligheidsmanagementsystemen zoals het Airside Veiligheidssysteem en het Terminal Veiligheidssysteem;
- de Security & Environment Board waarin onder voorzitterschap van de Chief Operations Officer de voortgang en de resultaten van de veiligheids- en milieumanagementsystemen worden gemeten en waar de directe beoordeling van deze systemen plaatsvindt;
- gedragscodes, klokkenluidersregeling en een reglement tot behandeling van fraude;
- periodieke follow-up besprekingen door de Chief Financial Officer met operationele en commerciële directeuren en hun controllers van de auditbevindingen van externe en interne accountants;
- interne *Letters of Representation* van de business area directeur en business area controller aan de directie;
- opvolging van de aanbevelingen van de Managementletter van de externe accountant.

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

Gelet op bovenstaande zijn wij van oordeel dat ten aanzien van de financiële verslagleggingsrisico's de systemen van interne risicobeheersing en controle een redelijke mate van zekerheid geven dat de financiële verslaggeving geen onjuistheden van materieel belang bevat; dat ten aanzien van de verslagleggingsrisico's de systemen van interne risicobeheersing en controle in het verslagjaar naar behoren hebben gewerkt, en dat er geen indicaties zijn dat deze systemen van interne risicobeheersing en controle in 2008 niet naar behoren zullen werken.

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

Brandweerman bij oefenvliegtuig FireFly, Amsterdam Airport Schiphol



Medewerkers en organisatie

Onze medewerkers zijn onverminderd trots op en betrokken bij onze onderneming. Dit blijkt uit onze meest recente Personeelsmonitor van oktober 2007. Vergeleken met dezelfde soort bedrijven waar ook dergelijke tevredenheidsonderzoeken onder werknemers worden gehouden, behoren we tot de beste 25 procent. Dit stemt natuurlijk tevreden maar stelt tegelijkertijd hoge eisen aan het management deze betrokkenheid en trots onder onze medewerkers vast te houden. Dat is geen eenvoudige opgave. De concurrentie, vooral op een verkrappende arbeidsmarkt, laat zich voelen. De veranderende opvattingen en verwachtingen van jongere werknemers over hun loopbaanontwikkeling, de combinatie werk en privé en de maatschappelijke verantwoordelijkheid vragen een manier van personeelsmanagement waarvoor nog niet alle antwoorden zijn gevonden. Daar ligt voor de komende jaren het accent van de uitdaging voor wat betreft de innovatie van het beleid en de uitvoering van ons human resources management

Talent en leiderschapontwikkeling

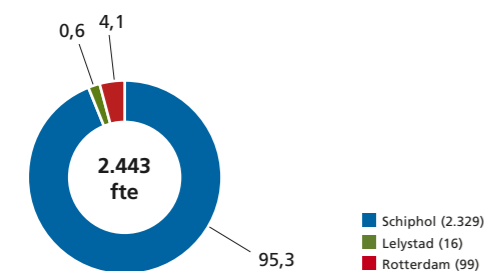
Voor het aantrekken van medewerkers met managementkwaliteiten gaan wij ons nadrukkelijker op de arbeidsmarkt manifesteren. We zullen hiervoor intensievere contacten aangaan met universiteiten en hogescholen. Lange tijd heeft onze onderneming van een grote spontane aantrekkingskracht kunnen profiteren. Dit is echter niet meer toereikend.

In 2007 zijn de eerste stappen gezet voor een meer proactieve benadering, onder meer met een *scholarship* overeenkomst met Nijenrode. In 2008 gaat een campagne van start gaan met als motto *A world of opportunities*. Talent aantrekken van buiten is echter één ding. Talent ontdekken in de eigen organisatie en het dan verder ontwikkelen, boeien en binden is net zo belangrijk. Hiertoe gaan we onze interne scoutingactiviteiten verbeteren door de introductie van een meer gestructureerde manier van functioneringsgesprekken en beoordeling.

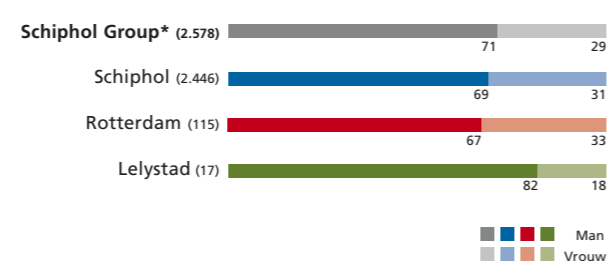
Na de succesvolle afronding in 2007 van de zogenoemde '360° feedback' pilot is besloten dit instrument voor alle leidinggevendenden eens per 2 jaar verplicht te stellen. Bij het 360° feedback instrument geven directe collega's, medewerkers en andere leidinggevende feedback over het functioneren en de competenties van een leidinggevende. De verkregen feedback wordt vervolgens met betrokkenen en een psycholoog besproken. Een aanpak die zeer positief is ontvangen.

Een punt van voortdurende zorg blijft de eenzijdige samenstelling van ons personeelsbestand. Wij zijn als geheel onvoldoende divers. Goed beschouwd kennen alleen de operationele functies een grotere verscheidenheid in culturele achtergrond. Ook vindt onvoldoende doorstroming plaats van ook wel als bi-cultureel aangeduide medewerkers naar het (midden)kader en van vrouwelijke medewerkers

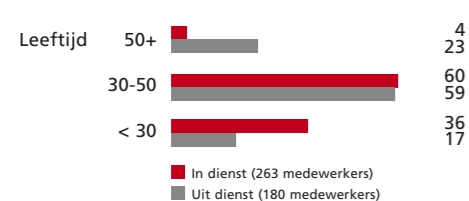
FTE's Schiphol Group* totaal per 31/12/2007
(per locatie in %)



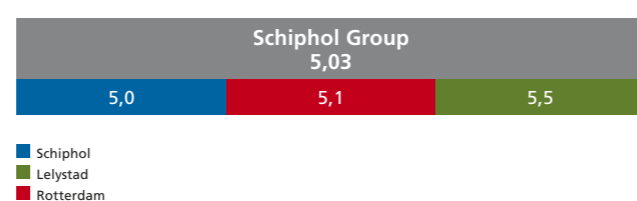
Man-vrouw verhouding Schiphol Group*
(in % van aantal medewerkers)



Personeelsverloop Schiphol Group* 2007



Verzuim Schiphol Group* in 2007 per locatie (in %)



* Hierbij zijn medewerkers van minderheidsdeelnemingen en Eindhoven Airport buiten beschouwing gelaten.

Nieuwe CAO

Het overgrote deel van de medewerkers van Schiphol Group*, ruim 95,3% werkt op Amsterdam Schiphol Airport. Op ruim 96% van deze groep is de cao van Schiphol Nederland van toepassing. Met de overige medewerkers zijn individuele arbeidscontracten gesloten. In juni 2007 werden de besprekingen voor een nieuwe tweejarige cao, van 1 april 2007 tot en met 31 maart 2009, succesvol afgerond. De totale loonsverhoging voor deze periode is 6%. Per 1 april 2007 en 2008 ontvangt iedereen een structurele verhoging van 2,75%. Daarnaast krijgen medewerkers twee eenmalige uitkeringen van 0,25% van hun jaarsalaris. Om de betrokkenheid van medewerkers bij het ondernemersresultaat te vergroten is in 2007 een participatieregeling ingevoerd. In het verslagjaar heeft 42% van onze medewerkers voor wie dat relevant was deelgenomen aan deze nieuwe participatieregeling. In de nieuwe cao is tevens de levensloopregeling opgenomen, kwam de regeling kinderopvang te vervallen omdat hiervoor in de plaats een overheidsregeling is gekomen, en is de compensatieregeling voor ziektekosten opgeheven. In 2007 zijn afzonderlijke cao's afgesloten voor de medewerkers van Rotterdam Airport, Schiphol Dienstverlening en Schiphol Airport Retail. In deze laatste vennootschap is de van KLM overgenomen drank- en tabakverkoop ondergebracht.

naar de hoogste managementposities. Hiermee doen we niet alleen onszelf tekort maar het doet ook geen recht aan de kwaliteiten van deze medewerkers. In 2008 zal daarom extra en bijzondere aandacht worden besteed aan deze problematiek, variërend van bewustwording van het management tot gerichte wervings- en interne doorstromingsprogramma's.

Schiphol College

De verkrappende en veranderende arbeidsmarkt doet zich voelen. Niet alleen bij ons maar ook bij onze businesspartners zoals KLM en de vrachtbedrijven. Voor een zo effectief mogelijk beroep op de regionale arbeidsmarkt en om blijf te geven van onze maatschappelijke betrokkenheid, hebben we samen met de Regionaal Opleidings Centrum (ROC) van Amsterdam de Stichting Schiphol College gestart. Met de combinatie opleiden en werken worden in de eerste plaats kansen geboden aan langdurige werklozen en aan mensen met bijvoorbeeld een taal- of leerachterstand. Maar ook aan studenten van universiteiten en hogescholen.

Het initiatief kreeg van alle kanten grote belangstelling. Op de valreep van het verslagjaar ontving het ROC van Amsterdam voor haar innovatieve aanpak van het Platform Beroepsonderwijs een subsidie van EUR 950.000 voor een periode van 3 jaar voor het Schiphol College.

In november ging op Schiphol en op Rotterdam Airport het scholings- en werkgelegenheidsproject 'Máxima' van start. Samen met het Schiphol College en de politie Rotterdam Rijnmond wordt 64 jonge mensen zonder diploma de kans gegeven op Schiphol of op Rotterdam Airport het diploma 'Basis vaardigheden Luchthaven-medewerk(st)er' te behalen. Hiermee creëren zij een eigen entree op de arbeidsmarkt.

Fit voor de toekomst

In het najaar van 2007 hebben wij een aantal voorbereidingen getroffen met als voornaamste doel vernieuwing en optimale bezetting van een aantal senior managementposities. Per 1 februari 2008 is een vierde lid van de directie, verantwoordelijk voor de non-aviation activiteiten benoemd en een

Medewerkster Inlichtingen, Amsterdam Airport Schiphol



nieuwe directeur voor de Business Area Consumers. Recent is ook een nieuwe directeur voor de Business Area Real Estate aangetrokken. Met deze benoemingen, in combinatie met het al aanwezige talent en ervaring staat er een krachtig nieuw team om de commerciële activiteiten van Schiphol Group nog meer glans te geven.

Eind 2007 adviseerde de ondernemingsraad van de Business Area Aviation positief over een omvangrijke organisatieaanpassing. In de nieuwe structuur is sprake van een slanke, efficiëntere operationele organisatie die betere resultaten moet kunnen neerzetten in termen van klanttevredenheid en kostenbeheersing.

Arbo-beleid

Ons arbo-beleid is erop gericht de veiligheid, de gezondheid en het welzijn bij het verrichten van arbeid te waarborgen en fysieke of psychische schade aan eigen werknemers, ingehuurd derden, passagiers en bezoekers te voorkomen. Het voorkomen van arbeidsongevallen is het uitgangspunt. Onder eigen personeel op Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam en Lelystad vonden in 2007 24 ongevallen plaats die leidden tot verzuim (21 in 2006) en 2 ongevallen zonder verzuim (4 in 2006).

Net als in 2006 hebben we ons in 2007 extra gericht op de arboveiligheid in de bagagekelders en van ingehuurd personeel. Om de fysieke belasting voor bagagemedewerkers te verminderen zijn wij betrokken bij overleg over een internationaal normgewicht voor koffers. Amsterdam Airport Schiphol is voorzitter van de Nederlandse Normeringswerkgroep die streeft naar invoering van een nieuwe ISO-norm van maximaal 23 kg voor koffers.

Het Nederlandse voorstel voorgelegd aan de Internationale ISO-commissie die hierover naar verwachting in 2010 beslist.

Verder nemen wij proeven met zogenoemde 'tilhulptechnieken' in de bagagekelders. Het aantal tilhulpen met vacuümheftechniek werd met zes uitgebreid tot 15. Deze vacuümheffers zijn geschikt voor het beladen van open bagagekarren maar niet voor gesloten containers. Voor gesloten containers blijkt de bagagerobot een betrouwbaar hulpmiddel.

Ter bevordering van veilig werken door ingehuurd personeel (derden) gaat in 2008 het 'Arbo-platform Aannemers' van start. Hierin worden de meest voorkomende arbeidsrisico's en de te nemen maatregelen ter bevordering van veilig werken door medewerkers van de luchthaven, aannemers en installatiebedrijven besproken. Een tweede arbo-platform zal zich specifiek gaan richten op arboveiligheid bij onderhoudswerkzaamheden aan start- en landingsbanen en rijbanen.

■ Vooruitzichten

De vervoersgroei van passagiers en vracht en de daarmee samenhangende ontwikkeling in vliegtuigbewegingen bepalen in belangrijke mate de ontwikkeling van ons financiële resultaat. Op Amsterdam Airport Schiphol, de grootste en belangrijkste luchthaven binnen Schiphol Group, verwachten wij dat het aantal passagiers en vliegtuigbewegingen in 2008 niet of nauwelijks zal toenemen als gevolg van de invoering per 1 juli van de vliegbelasting. Het vrachtvervoer zal naar verwachting met 4% stijgen tot 1,67 miljoen ton. Wij spreken deze verwachting uit onder de aanname dat de wereldeconomie en de Nederlandse economie niet in een recessie belanden, de luchtvaart niet onderhevig zal zijn aan crises zoals die zich in het verleden hebben voorgedaan en dat de huidige negatieve ontwikkelingen op de financiële markten geen grote weerslag zullen hebben op de luchtvaartsector.

Het personeelsbestand zal in 2008 naar verwachting niet materieel wijzigen.

In 2008 denken we circa EUR 550 miljoen te investeren. De helft hiervan zal worden besteed aan luchtvaartvoorzieningen op Amsterdam Airport Schiphol. De financieringslasten zullen hierdoor toenemen. Gezien de aflossingsverplichtingen, de financiering van deze omvangrijke investeringen, de aanwezige liquiditeit en de verwachte operationele kasstroom zullen wij in 2008 actief zijn op de schuldmarkt om in onze financieringsbehoefte te kunnen voorzien.

We verwachten over 2008 een netto resultaat, exclusief waardeverandering vastgoed, dat lager ligt dan dat over 2007.

Schiphol, 13 februari 2008

De Directie

■ Corporate Governance

Governance structuur

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

Corporate Governance Code

Schiphol Group heeft in 2004 en 2005 de principes en *best practice* bepalingen van de Corporate Governance Code zoals opgesteld door de Commissie Tabaksblat vrijwel geheel geïmplementeerd in de diverse interne reglementen. De door Schiphol Group geïmplementeerde principes en *best practice* bepalingen van de Corporate Governance Code zijn in 2007 onveranderd van kracht gebleven. Het overzicht van de reflectie van de diverse bepalingen in interne regelgeving (zoals bijvoorbeeld het Reglement inzake Voorwetenschap en bezit van en transacties in effecten en het Klokkenluidersreglement) is gepubliceerd op onze website www.schipholgroup.nl onder 'Investor Relations'. Hier vindt men ook de interne reglementen van de Raad van Commissarissen, zijn commissies en de directie.

Een aantal bepalingen van de Corporate Governance Code valt voor een niet beursgenoteerde onderneming als Schiphol Group niet (zinnig) toe te passen.

Het betreft hier met name Corporate Governance Code bepalingen II.2 (opties als beloningscomponent), IV.2 (certificering van aandelen) en IV.1.3 (openbare reactie op onderhands bod op bedrijfsonderdeel). Vanwege het zeer geringe aantal aandeelhouders wordt onder andere Corporate Governance Code bepaling V.2.1 (aanwezigheid externe accountant bij een Algemene Vergadering van Aandeelhouders) niet toegepast en is slechts een afvaardiging van de Raad van Commissarissen en directie aanwezig bij een Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

De Raad van Commissarissen heeft in 2004, toen de Corporate Governance Code voor het eerst werd toegepast, besloten de lopende arbeidscontracten van de directieleden niet open te breken. De daarna gesloten arbeidscontracten met de heer Rutten en de heer De Groof zijn in overeenstemming met de bepalingen uit de Corporate Governance Code.

Een uitgebreidere toelichting op bovenstaande punten is gepubliceerd op onze website www.schipholgroup.nl onder 'Investor Relations'. Aan de aandeelhouders is het afgelopen jaar

(wederom) voorgesteld de wijzigingen, als gevolg van veranderingen in 2004 van het Burgerlijk Wetboek inzake de structuurregeling vast te leggen in de statuten van de vennootschap. Gemeente Rotterdam is akkoord. Zowel de Staat der Nederlanden als gemeente Amsterdam dienen nog te reageren op de voorgestelde wijzigingen.

Transacties in effecten

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

Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen heeft als permanente commissies de Auditcommissie, de Selectie- en benoemingscommissie, de Remuneratiecommissie en de Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie. De in 2005 tijdelijk ingestelde Privatiseringscommissie, die zich bezighield met het voornemen van een aandeelhouder (of wellicht meerdere aandeelhouders) tot vervreemding van aandelen in Schiphol Group, is eind 2007 ontbonden. De Raad van Commissarissen heeft voor iedere permanente commissie een reglement opgesteld dat is gepubliceerd op de website www.schipholgroup.nl onder 'Investor Relations'.

Auditcommissie

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

Selectie- en benoemingscommissie

De Selectie- en benoemingscommissie bestaat uit tenminste drie leden. Zij komt bijeen indien noodzakelijk en adviseert de Raad van Commissarissen over het opstellen van selectiecriteria en procedures voor de benoeming van nieuwe commissarissen en directieleden, alsmede over het management development



beleid van de onderneming. In de vergaderingen van de gehele Raad van Commissarissen wordt verslag gedaan van de vergaderingen van deze commissie, zodat in de notulen van de Raad van Commissarissen verslag wordt gedaan van haar beraadslagingen en bevindingen.

Remuneratiecommissie

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

Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie

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

Schiphol, 13 februari 2008

De Raad van Commissarissen
De Directie



■ Remuneratierapport

De Algemene Vergadering van Aandeelhouders heeft het huidige remuneratiebeleid voor de directie op 13 april 2006 goedgekeurd. Aan de hand van de uitkomsten van een onafhankelijke evaluatie van het huidige remuneratiebeleid door een externe beloningsconsultant, is de Raad van Commissarissen begin 2007 tot de conclusie gekomen dat vooralsnog geen additionele aanpassing van het vaste inkomen en de lange termijn bonus noodzakelijk is om aansluiting te houden met de referentiegroep. De in dit kader voorgestelde beperkte aanpassing in de opbouw van de korte termijn bonus is tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 12 april 2007 door de aandeelhouders na aanpassing goedgekeurd. In de aandeelhoudersvergadering van 17 april 2008 zal geen wijziging van het remuneratiebeleid van de directie worden voorgelegd.

De Algemene Vergadering van Aandeelhouders heeft de remuneratie voor de leden van de Raad van Commissarissen op 14 april 2005 goedgekeurd. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders heeft op 12 april 2007 goedkeuring verleend voor toekenning van een structurele vergoeding voor commissarissen die lid zijn van de in 2006 opgerichte Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie.

Algemeen remuneratiebeleid voor de directie

Procedure

Conform de Corporate Governance Code stelt de Raad van Commissarissen, op advies van de Remuneratiecommissie, het remuneratiebeleid op voor de directieleden van Schiphol Group. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Schiphol Group stelt het remuneratiebeleid vast. Binnen het vastgestelde remuneratiebeleid stelt de Raad van Commissarissen, wederom op advies van de Remuneratiecommissie, het vaste deel van het inkomen en het variabele deel van het inkomen vast. Aan het begin van elk jaar komen de Raad van Commissarissen en de directieleden een prestatiecontract overeen voor het variabele gedeelte. Dit contract bevat vooraf bepaalde, uitdagende, meetbare en beïnvloedbare doelstellingen die gerealiseerd moeten worden voor de korte termijn bonus en de lange termijn bonus voor dat jaar. Hierbij worden met ieder directielid naast financiële ook duurzaamheids en/of operationele doelstellingen afgesproken. Nadat de Raad van Commissarissen de prestaties over het afgelopen jaar heeft beoordeeld, stelt hij vast in hoeverre de directieleden hun collectieve

en individuele doelstellingen hebben gehaald. Tevens toetst de Raad van Commissarissen elk jaar of het vaste en het variabele deel van het inkomen marktconform is.

Algemeen

Het remuneratiebeleid heeft als uitgangspunt dat de beloning marktconform moet zijn en dat Schiphol Group op basis van het vastgestelde pakket goed management moet kunnen aantrekken, behouden en motiveren. Tevens moet het beleid zowel de korte als de lange termijn doelstellingen van de onderneming ondersteunen. Om de genoemde uitgangspunten te realiseren moeten de beloningsniveaus vergelijkbaar zijn met de niveaus van andere voornamelijk Nederlandse ondernemingen. Daartoe is in 2002 een referentiegroep van vergelijkbare ondernemingen samengesteld op basis van onder meer omzet, aantallen medewerkers alsmede complexiteit en aard van de bedrijfsvoering. Eind 2006 heeft een externe beloningsconsultant een marktanalyse uitgevoerd om aansluiting te houden met deze referentiegroep. Zowel de logistieke sector (waaronder NS en Fraport), de vastgoedsector (waaronder Corio) als de retailsector (waaronder OPG Groep en Macintosh Retail Group) zijn in de referentiegroep opgenomen. Ook meer generiek gebundelde informatie over Nederlandse ondernemingen van vergelijkbare omzet, aantallen medewerkers en complexiteit zijn in de overwegingen betrokken. De uiteindelijke vaststelling van de totale waarde van het remuneratiepakket van de directie is gebaseerd op informatie zoals verkregen van beloningsadviesbureaus en op inzichten en ervaring van de emuneratiecommissie.

Uitgangspunt van het huidige beloningsbeleid is dat het totale beloningspakket zich in geval van 'on target' presteren maximaal op het niveau van de mediaan van de referentiegroep bevindt. In geval van excellent presteren kan het totale beloningspakket zich in enig jaar boven het niveau van de mediaan van de referentiegroep bevinden. Met de variabele gedeelten van het inkomen wordt onder meer getracht te bevorderen dat de directie aandacht besteedt aan de continuïteit van de onderneming, aan duurzaamheid en klimaatbeleid en aan de waardeontwikkeling van Schiphol Group in het algemeen.

Opbouw remuneratiepakket

De Raad van Commissarissen beschouwt het variabele inkomen als belangrijk onderdeel van het totale pakket. De prestatiecriteria waaraan de korte termijn en de lange termijn bonus zijn gerelateerd, zijn



afgeleid van de belangrijkste (financiële, operationele en/of duurzaamheid) parameters waarop de onderneming wordt gestuurd. Dit is in de keuze en vormgeving van het arbeidsvoorwaardenpakket ook terug te vinden. Om deze reden is een belangrijk deel van het beloningspakket variabel.

Vaste Inkomen

Om te waarborgen dat Schiphol Group goed management kan aantrekken, behouden en motiveren toetst de Raad van Commissarissen aan de hand van de referentiegroep regelmatig ook het vaste deel van het inkomen van de directie. Onderscheid wordt gemaakt tussen het vaste inkomen van de directieleden onderling, waarbij uitgangspunt is dat het vaste inkomen van de overige directieleden ongeveer 80% bedraagt van het vaste inkomen zoals dat is vastgesteld voor de president-directeur.

Korte termijn bonus

De jaarlijks te behalen bonus is afhankelijk van een bedrijfseconomische doelstelling, van een aantal persoonsgebonden doelstellingen en van het oordeel van de Raad van Commissarissen over het algemeen functioneren. De bedrijfseconomische doelstelling bestaat uit het netto resultaat gedeeld op het gemiddeld eigen vermogen (ROE) conform het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde budget voor dat jaar. De persoonsgebonden doelstellingen kunnen jaarlijks variëren, maar hebben onder andere betrekking op operationele processen, duurzaamheid en klimaatbeleid.

Het "on target" niveau van de korte termijn bonus bedraagt 35% van het vaste inkomen. Overschrijding van het geformuleerde ambitieniveau voor de bedrijfseconomische doelstellingen kan leiden

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

Als % van het vaste inkomen:

President-directeur

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

Overige directieleden

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

Lange termijn bonus

Schiphol Group is niet beursgenoteerd en daarom is het niet mogelijk aandelen en/of opties Schiphol Group toe te kennen. Ter ondersteuning van de realisatie van de lange termijn doelstellingen van Schiphol Group is een lange termijn bonus regeling met een tijdshorizon van drie jaar vastgesteld. De lange termijn bonus is een voorwaardelijke

jaarlijkse beloningscomponent en kent een "on target" niveau van 35% van het vaste inkomen. Definitieve toekenning is afhankelijk van de cumulatief te realiseren Economic Profit over een periode van telkens drie boekjaren op basis van het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde meerjaren business plan. Bij uitzonderlijk goede prestaties kan het maximum 52,5% van het vaste inkomen bedragen. De prestatiecriteria voor de lange termijn bonus 2007 hebben betrekking op de Economic Profit te realiseren in de driejarige periode 2007, 2008 en 2009. Eventuele uitbetaling vindt plaats in 2010.

Aan het eind van elk jaar wordt een schatting gemaakt van de na afloop van de driejarige periode te betalen bonus. Hiervan wordt een evenredig deel boekhoudkundig verantwoord in het betreffende jaar. Betaling vindt uitsluitend plaats indien de bestuurder na de periode van drie jaar nog in dienst is respectievelijk pro rata in geval van pensionering in deze periode. Wanneer de arbeidsovereenkomst in onderling overleg wordt beëindigd, wordt de toekenning eveneens pro rata vastgesteld. Ook is het mogelijk in dat geval de toekomstige toekenning op voorhand vast te stellen en uit te betalen.

Pensioenregeling

Het pensioen wordt geregeld volgens de sinds 1 januari 2004 geldende zogenoemde middelloonregeling, conform het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds reglement. Voor de heren Cerfontaine en Verboom heeft het voorgaande geen materiële wijzigingen betekend in de bestaande pensioenafspraken aangezien besloten is hun eerder vastgestelde contractuele rechten na te komen. De heer Cerfontaine gaat op de leeftijd van 62 jaar met pensioen met een pensioentoezegging ter hoogte van 70% van zijn vaste inkomen.



De heren Verboom en Rutten kunnen op 62-jarige leeftijd met pensioen met een toezegging ter hoogte van 70% van hun vaste inkomen. De verschuldigde premie voor de regeling stelt het ABP jaarlijks vast en wordt betaald door de onderneming. De premie voor een eventueel partner plus-pensioen en FPU-premie draagt de bestuurder volledig zelf bij.

Overige arbeidsvoorwaarden

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

Arbeidsovereenkomsten

Conform de Corporate Governance Code zullen directieleden worden benoemd voor een eerste termijn van maximaal vier jaar. Na afloop van een eerste termijn kan bij goed functioneren een directielid worden herbenoemd voor achtereenvolgende termijnen van (maximaal) vier jaar. Uitgangspunt bij de arbeidsovereenkomsten is dat zal worden aangesloten bij hetgeen in de Corporate Governance Code hierover is opgenomen en de bestaande arbeidsovereenkomsten, zoals overeengekomen voor 1 januari 2004, zullen worden gerespecteerd. Hetgeen concreet inhoudt dat de arbeidsovereenkomsten van de heren Cerfontaine en Verboom niet zijn opgebroken en de arbeidscontracten met de heren Rutten en De Groof conform de bepalingen uit de Corporate Governance Code zijn aangegaan.

Voor de heer Cerfontaine geldt dat de afvloeiingsregeling in dit contract is vastgesteld op driemaal het vaste inkomen zoals dat in het voorafgaande jaar is uitbetaald en voor de heer Verboom de afvloeiingsregeling bij onvrijwillig ontslag is vastgesteld op anderhalf maal het vaste inkomen zoals dat in het voorafgaande jaar is uitbetaald.

Remuneratie van de directie over 2007

Per 1 januari 2007 zijn de vaste inkomens van de directieleden verhoogd met 2,75 %. Hiermee is aangesloten bij de praktijk zoals die gold voor de medewerkers die vallen onder de CAO. De directieleden hebben in 2007 voldaan aan de ROE doelstelling. Ook is in belangrijke mate voldaan aan de persoonsgebonden doelstellingen voor 2007, die ondermeer bestonden uit het nastreven van een CO₂ neutrale bedrijfsvoering, klanttevredenheid –zowel business to business als business to consumers-, compliance aan wet- en regelgeving op basis van meerdere in 2007 te ondergane externe audits, resultaatsverbetering van de parkeeractiviteiten en performance management procesverbeteringen uitgedrukt in een objectieve Six Sigma score. De Economic Profit doelstellingen uit het Businessplan zijn eveneens gehaald.

Een nadere toelichting bij de remuneratie van de directie over 2007 staat op pagina 174 van dit jaarverslag.

Remuneratie voor de directie over 2008

Medio 2007 heeft een externe beloningsconsultant een marktanalyse uitgevoerd om de aansluiting met de referentiegroep te verifiëren.

Aan de hand van de uitkomsten van dit rapport en op advies van de Remuneratiecommissie heeft de Raad van Commissarissen vastgesteld dat in 2008 het remuneratiebeleid dat geldt voor de leden van de directie niet dient te worden gewijzigd. Ook dit jaar zal worden aangesloten bij de praktijk zoals die geldt voor de medewerkers die vallen onder de CAO en derhalve zijn per 1 januari 2008 de vaste inkomens van de directieleden verhoogd met 2,75 %.

Portefeuille gebonden doelstellingen voor 2008

Bij de korte termijn bonus heeft ieder directielid naast de (algemene) bedrijfseconomische doelstelling ook persoonlijke met de portefeuille verbonden doelstellingen. Voor 2008 zijn deze doelstellingen

nog meer dan voorheen gericht op relevante maatschappelijke ontwikkelingen. Deze doelstellingen houden voor 2008 in: Opstellen blauwdruk energie voor Amsterdam Airport Schiphol, ontwikkeling business plan Lelystad Airport, plan opstellen ten behoeve van schoon oppervlaktewater voor Amsterdam Airport Schiphol, effectueren van een anticiperend geluidsmanagement voor Amsterdam Airport Schiphol, voorstel tot eventuele ontwikkeling van een golfbaan en golfhotel nabij Amsterdam Airport Schiphol, opstellen businesscase (inclusief plan van aanpak) gebiedsontwikkeling 60 ha bij Hoofddorp ten behoeve van de reductie van het grondlawaaï aldaar, upgrade van Lounge 3 in de terminal van Amsterdam Airport Schiphol en opstellen visie duurzame mobiliteit voor Amsterdam Airport Schiphol. Voor wat betreft het algemeen functioneren zullen met name aspecten op het gebied van beveiliging van de luchthaven een prominente positie innemen in de beoordeling.

Remuneratie van de Raad van Commissarissen

Algemeen

De remuneratie van de voorzitter van de Raad van Commissarissen bedraagt EUR 33.000 per jaar. De overige leden ontvangen een beloning van EUR 24.000 per jaar. Alle leden van de Raad van Commissarissen ontvangen tevens een onkostenvergoeding van EUR 1.600 per jaar. Lidmaatschap van een commissie van de Raad van Commissarissen geeft recht op een aanvullende beloning. Een lid van de Auditcommissie ontvangt EUR 6.000 per jaar, een lid van de Privatiseringscommissie ontvangt EUR 6.000 per jaar, een lid van de Remuneratiecommissie ontvangt EUR 5.000 per jaar en een lid van de Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie ontvangt EUR 5.000 per jaar. Een lid van de Selectie- en Benoemingscommissie ontvangt een beloning van EUR 5.000 per jaar.

Remuneratie van de Raad van Commissarissen over 2007

De remuneratie van de Raad van Commissarissen over 2007 staat op pagina 174 van dit jaarverslag.

Schiphol, 13 februari 2008
De Raad van Commissarissen

■ Gebeurtenissen na balansdatum

Groenenbergterrein

Op 30 januari 2008 heeft de Rechtbank in Haarlem bij eindvonnis de schadeloosstelling die Schiphol Group aan Chipshol moet betalen op EUR 16 miljoen bepaald (te vermeerderen met een bedrag aan wettelijke rente, tot en met 31 december 2007 opgelopen tot EUR 4,0 miljoen). Een belastingclaim van EUR 4,3 miljoen die Chipshol eveneens had ingediend, is afgewezen. Tegen het vonnis staat geen hoger beroep doch alleen cassatie open. Wij hebben, evenals Chipshol, aangegeven cassatie in te zullen stellen. Voornoemde schadeloosstelling betreft de waardevermindering van de grondwaarde van het Groenenbergterrein vanwege het door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in 2003 rechtmatig opgelegde bouwverbod op dit terrein. Bebouwing van het Groenenbergterrein had de gebruiksmogelijkheden van de Aalsmeerbaan, naar de in 2003 beschikbare inzichten en op basis van het toenmalige bouwplan van Chipshol, ernstig kunnen verstoren.

Medio 2007 heeft Schiphol Group een bedrag van EUR 19 miljoen ter voldoening van een tussenvonnis bij wijze van voorschot aan Chipshol betaald, hetgeen dus in mindering komt op het bedrag dat bij eindvonnis van 30 januari 2008 is bepaald.

Inmiddels is er bij de rechtbank een procedure aanhangig waarin Schiphol Group verzoekt vast te stellen wat de waardevermeerdering van het terrein door opheffing van voornoemd bouwverbod is 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. Chipshol heeft op last van de rechter ter afdekking van het restituerisico, na uitspraak in de laatst genoemde procedure, een bankgarantie ten behoeve van Schiphol Group gesteld van EUR 21,5 miljoen.

Kort geding tegen vliegbelasting

Schiphol Group en de ANVR, de organisatie van reisbureaus en touroperators, hebben op 4 februari 2008 gezamenlijk een kort geding aangespannen tegen de Staat tegen de invoering van de vliegbelasting. Het kort geding dient op 5 maart bij de rechtbank in Den Haag. Tegelijkertijd dient het geding dat de BARIN, de brancheorganisatie voor luchtvaartmaatschappijen in Nederland, heeft aangespannen tegen de invoering van de vliegbelasting.

■ Toezicht, Bestuur en Management

Raad van Commissarissen



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

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

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



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

Commissaris sinds 2000;
tweede termijn loopt af in 2008

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



mr. A. Ruys
(1947, Nederlandse nationaliteit)

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

- Member of the Board Lottomatica SpA
- Member of the Board British American Tobacco p.l.c.
- Commissaris bij de Janivo Holding BV
- Commissaris ABN Amro NV
- Voorzitter raad van toezicht van het Rijksmuseum
- Voormalig Voorzitter Raad van Bestuur Heineken NV



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

Commissaris sinds 2001;
tweede termijn loopt af in 2009

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



T.H. Woltman
(1937, Nederlandse nationaliteit)

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

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



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

Commissaris sinds 2006;
eerste termijn loopt af in 2010

- Vice Voorzitter Raad van Commissarissen Fugro NV
- Commissaris NV Nederlandse Spoorwegen
- Commissaris Koninklijke Vopak NV
- Commissaris Unibail-Rodamco SA
- Commissaris Parcom Ventures BV
- Lid Commissie Kapitaalmarkt AFM
- Bestuurslid van de beschermingsstichting van Océ en Philips
- Voormalig CFO en lid Raad van Bestuur van VNU NV



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

Commissaris sinds 2002;
tweede termijn loopt af in 2010

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


De directie



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

President-directeur sinds 1 augustus 1998

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



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

Lid Directie/COO
sinds 1 september 2005

- Lid Directie/COO sinds 1 september 2005
- Lid Raad van Advies NIVR
- Lid van het Executive Committee van ACI Europe
- Lid Raad van Advies van het ROC Amsterdam, werkmaatschappij Airport
- Lid Adviesraad Aviation Studies - Hogeschool van Amsterdam
- Lid Raad van Advies Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium



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

Lid Directie/CFO
sinds 1 september 1997

- Lid Raad van Commissarissen VastNed Retail NV



drs. M.M. de Groof
(1957, Nederlandse nationaliteit)

Lid Directie/CCO
sinds 1 februari 2008

Aviation

Consumers *

Consumers **

Real Estate *

Real Estate **

Alliances & Participations

* tot 1 februari 2008

** vanaf 1 februari 2008

Management Business Areas & Staven

Business Areas

Ad Rutten	Business Area Aviation
Dick Flink	Business Area Consumers <i>(tot september 2007)</i>
Eric-Paul Dijkhuizen	Business Area Consumers <i>(sinds februari 2008)</i>
Ad Mast	Business Area Real Estate <i>(tot april 2008)</i>
André van den Berg	Business Area Real Estate <i>(vanaf april 2008)</i>
Pieter Verboom	Business Area Alliances & Participations

Regionale en Internationale activiteiten

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

Staff & support

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

Centrale Ondernemingsraad

Rick Krebbers	<i>voorzitter</i>	Siard Hovenkamp
Jan Koomen	<i>plv. voorzitter</i>	Rabia Karahan
Frans Sam	<i>secretaris</i>	Ramnarai Khoenkhoen
Hans Fritzsche	<i>plv. secretaris</i>	Hans Lem
Frieda van Barneveld		Remon Mersmann
Marja Goeman		Wim Roozendaal
Rob Holtslag		Rob van der Zee
		Joop Zorn

Schiphol Group Jaarrekening 2007

Geconsolideerde jaarrekening

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2007	87
Geconsolideerde balans per 31 december 2007	88
Mutatieoverzicht van het geconsolideerde eigen vermogen	91
Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2007	93
Toelichtingen bij de geconsolideerde jaarrekening	94
■ Algemene informatie	94
■ Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling	94
■ Oordeelsvorming in de toepassing van waarderingsgrondslagen	108
■ Kritische veronderstellingen en schattingen	110
■ Financieel Risico Management	113
■ Informatie per bedrijfssegment	120
■ Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening	122
■ Toelichting op de geconsolideerde balans	134
■ Toelichting op het geconsolideerd kasstroomoverzicht	168
■ Gebeurtenissen na balansdatum	171
■ Gerelateerde partijen	172

Enkelvoudige jaarrekening

Enkelvoudige winst- en verliesrekening over 2007	184
Enkelvoudige balans per 31 december 2007	185
Toelichtingen bij de enkelvoudige jaarrekening	186

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2007

(in EUR 1.000)	Toelichting	2007	2006
Netto-omzet	1	1.146.219	1.036.705
Verkoopopbrengst vastgoed		8.942	40.465
Kostprijs verkoop vastgoed		6.132	30.021
Resultaat uit verkoop vastgoed	2	2.810	10.444
Waardeveranderingen vastgoed	3	111.673	28.570
Overige resultaten uit vastgoed		114.483	39.014
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	4	486.511	412.713
Personeelsbeloningen	5	167.960	152.824
Afschrijvingen	6	170.763	160.771
Bijzondere waardeveranderingen	7	3.935	982
Overige bedrijfskosten	8	11.846	32.026
Totaal bedrijfslasten		- 841.015	- 759.316
Exploitatieresultaat		419.687	316.403
Financiële baten en lasten	9	- 35.413	- 35.668
Resultaat deelnemingen	10	10.896	10.714
Resultaat voor belastingen		395.170	291.449
Winstbelasting	11	- 79.146	236.686
Resultaat		316.024	528.135
Toekomend aan:			
Minderheidsaandeelhouders	12	238	1.226
Aandeelhouders (netto resultaat)		315.786	526.909
Winst per aandeel (x EUR 1)	13	1.844	3.077
Verwaterde winst per aandeel (x EUR 1)	13	1.844	3.077

Activa

(in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2007	31 december 2006 ^{*)}
Vaste activa			
Immateriële activa	14	41.722	22.938
Activa t.b.v. operationele activiteiten	15	2.085.464	2.068.640
Activa in aanbouw of ontwikkeling	16	537.079	483.896
Vastgoedbeleggingen	17	911.361	690.057
Latente belastingen	18	234.267	283.231
Deelnemingen	19	46.626	45.654
Vorderingen op deelnemingen	20	46.180	45.628
Overige financiële belangen	21	16.590	15.624
Leasevorderingen	22	9.230	10.771
Leningen	23	3.400	4.142
Derivaten	32	1.071	459
Overige langlopende vorderingen	24	12.131	10.306
		<u>3.945.121</u>	<u>3.681.346</u>
Vlottende activa			
Leasevorderingen	22	1.540	1.363
Leningen	23	41	327
Activa beschikbaar voor verkoop	25	15.851	15.851
Handels- en overige vorderingen	26	182.827	158.128
Liquide middelen	27	141.786	307.577
		<u>342.045</u>	<u>483.246</u>
		<u>4.287.166</u>	<u>4.164.592</u>

Passiva

(in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2007	31 december 2006 ^{*)}
Kapitaal en reserves toekomend aan aandeelhouders			
Geplaatst kapitaal	28	77.712	77.712
Ingehouden winst	29	2.848.570	2.611.841
Overige reserves	30	11.667	14.322
		<u>2.937.949</u>	<u>2.703.875</u>
Minderheidsaandeelhouders	31	18.644	18.489
		<u>2.956.593</u>	<u>2.722.364</u>
Eigen vermogen			
Langlopende verplichtingen			
Leningen	32	699.270	652.737
Leaseverplichtingen	33	121.465	125.027
Personeelsbeloningen	34	43.794	52.751
Overige voorzieningen	35	10.000	10.000
Derivaten	32	15.558	16.031
Overige langlopende verplichtingen	36	78.186	71.379
		<u>968.273</u>	<u>927.925</u>
Kortlopende verplichtingen			
Leningen	32	83.103	116.860
Leaseverplichtingen	33	3.463	3.247
Derivaten	32	129	40.858
Winstbelasting	37	8.617	93.519
Handels- en overige schulden	38	266.988	259.819
		<u>362.300</u>	<u>514.303</u>
		<u>4.287.166</u>	<u>4.164.592</u>

^{*)} Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

Mutatieoverzicht van het geconsolideerde eigen vermogen

		(in EUR 1.000)					
		Toekomend aan de aandeelhouders			Minderheids		
		Toelichting	Geplaatst kapitaal	Ingehouden winst	Overige reserves	aandeel- houders	Totaal
Stand per 31 december 2005			77.712	2.140.230	4.710	22.658	2.245.310
	Omrekeningsverschillen	30	-	-	89	-	89
	Waardemutaties hedgetransacties	30	-	-	6.602	-	6.602
	Waardemutaties overige belangen	30	-	-	2.921	-	2.921
Direct in het eigen vermogen verwerkte mutaties			-	-	9.612	-	9.612
Resultaat			-	526.909	-	1.226	528.135
Som van het resultaat en direct in het eigen vermogen verwerkte mutaties			-	526.909	9.612	1.226	537.747
	Uitbetaling van dividend	29	-	- 55.300	-	- 111	- 55.411
	Uitbreiding belang in dochterondernemingen	41	-	-	-	- 5.284	- 5.284
	Overige mutaties		-	2	-	-	2
Stand per 31 december 2006			77.712	2.611.841	14.322	18.489	2.722.364
	Omrekeningsverschillen	30	-	-	499	-	499
	Waardemutaties hedgetransacties	30	-	-	- 4.120	28	- 4.092
	Waardemutaties overige belangen	30	-	-	966	-	966
Direct in het eigen vermogen verwerkte mutaties			-	-	- 2.655	28	- 2.627
Resultaat			-	315.786	-	238	316.024
Som van het resultaat en direct in het eigen vermogen verwerkte mutaties			-	315.786	- 2.655	266	313.397
	Uitbetaling van dividend	29	-	- 79.057	-	- 111	- 79.168
Stand per 31 december 2007			77.712	2.848.570	11.667	18.644	2.956.593

	dividend over 2006, betaald in 2007	dividend over 2005, betaald in 2006
Het dividend dat per aandeel in 2007 en 2006 werd uitgekeerd kan als volgt worden berekend:		
Dividend toekomend aan aandeelhouders (x EUR 1)	79.057.000	55.300.000
Gemiddeld aantal gedurende het boekjaar uitstaande aandelen	171.255	171.255
Dividend per aandeel (x EUR 1)	462	323

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2007

(in EUR 1.000)	Toelichting	2007	2006 ^{*)}
Kasstroom uit operationele activiteiten:			
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	40	462.677	441.590
■ Betaalde winstbelasting		- 125.260	- 63.071
■ Betaalde interest		- 46.227	- 34.473
■ Ontvangen interest		11.923	10.974
■ Ontvangen dividend		10.357	6.935
		<u>- 149.207</u>	<u>- 79.635</u>
Kasstroom uit operationele activiteiten		313.470	361.955
Kasstroom uit investeringsactiviteiten:			
■ Investerings in immateriële activa	14	- 10.613	- 9.927
■ Investerings in vaste activa	16	- 339.452	- 234.397
■ Ontvangen uit desinvesteringen vastgoed	2	8.942	21.347
■ Ontvangen uit desinvesteringen operationele activa	15	259	246
■ Acquisities	41	- 25.203	- 19.292
■ Kapitaaluitbreiding in deelnemingen	19	- 343	-
■ Ontvangen aflossing leningen	23	-	38
■ Nieuw afgekochte erfpacht	24	-	- 3.993
■ Ontvangen termijnen financiële lease	22	2.860	2.737
		<u>- 363.550</u>	<u>- 243.241</u>
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		- 363.550	- 243.241
Vrije kasstroom		- 50.080	118.714
Kasstroom uit financieringsactiviteiten:			
■ Ontvangen uit opgenomen leningen	32	135.094	9.136
■ Betaalde aflossingen op leningen	32	- 120.737	- 21.604
■ Afwikkeling van derivaten	30	- 37.104	-
■ Betaald dividend	29	- 79.168	- 55.411
■ Nieuw afgekochte erfpacht	36	7.940	-
■ Betaalde termijnen financiële lease	33	- 13.357	- 13.242
		<u>- 107.332</u>	<u>- 81.121</u>
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		- 107.332	- 81.121
Nettokasstroom		- 157.412	37.593
Stand liquide middelen bij aanvang boekjaar	27	299.255	261.860
Nettokasstroom		- 157.412	37.593
Koers- en omrekeningsverschillen	9	- 139	- 198
		<u>141.704</u>	<u>299.255</u>
Stand liquide middelen ultimo boekjaar	27	141.704	299.255

^{*)} Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

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

(in EUR 1.000)	Toelichting	2007	2006
Liquide middelen	27	141.786	307.577
Schulden in rekening courant	38	- 82	- 8.322
		<u>141.704</u>	<u>299.255</u>

Algemene informatie

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

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

In de vergadering van 13 februari 2008 heeft de Raad van Commissarissen ingestemd met de jaarrekening zoals opgemaakt door de Directie. De Directie legt de jaarrekening ter vaststelling voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, welke vergadering wordt gehouden op 17 april 2008.

Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling

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

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

Met ingang van de jaarrekening over 2007 is toepassing van IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures verplicht. De standaard introduceert nieuwe vereisten aan de toelichtingen met betrekking tot financiële instrumenten. In samenhang met IFRS 7 is ook IAS 1 Presentation of Financial Statements aangepast. De wijziging van deze standaard houdt in dat additionele toelichtingen dienen te worden opgenomen over doelstellingen, beleid en processen wat betreft het beheer van kapitaal. IFRS 7 en IAS 1 zijn van toepassing op Schiphol Group en in deze jaarrekening is met beide rekening gehouden. IFRS 7 en IAS 1 hebben overigens geen gevolgen voor de classificatie en waardering van de financiële instrumenten van Schiphol Group.

Daarnaast is met ingang van 2007 toepassing verplicht van IFRIC 10, Interim Financial Reporting and Impairment. Deze interpretatie verbiedt het op jaareinde terugnemen van bijzondere waardeverminderingen ten aanzien van bepaalde balansposten die in een tussentijdse afsluiting ten laste van het resultaat zijn gebracht. Schiphol Group past deze interpretatie toe met ingang van 2007, wat overigens geen effect heeft gehad op de cijfers over dat boekjaar.

De andere nieuwe interpretaties bij bestaande standaarden die verplicht zijn met ingang van de jaarrekening over 2007 (IFRIC 7 Applying the Restatement Approach under IAS 29, IFRIC 8 Scope of IFRS 2 en IFRIC 9 Reassessment of Embedded Derivatives) zijn niet relevant voor Schiphol Group.

Nieuwe standaarden en wijzigingen in standaarden die verplicht zijn met ingang van 2008 of later Schiphol Group heeft geen nieuwe standaarden, wijzigingen van standaarden of nieuwe interpretaties vervroegd vrijwillig toegepast die pas met ingang van 2008 of later verplicht zijn.

IFRS 8 Operating Segments is verplicht met ingang van het boekjaar 2009. Hetzelfde geldt voor de wijzigingen in de standaarden IAS 1 Presentation of Financial Statements en IAS 23 Borrowing Costs. IFRIC 14 The Limit on a Defined Benefit Asset, Minimum Funding Requirements and their Interaction is verplicht met ingang van 2008. De mogelijke gevolgen van deze nieuwe regelgeving voor Schiphol

Group zijn nog in onderzoek. De nieuwe interpretaties IFRIC 11 Group and Treasury Share Transactions, IFRIC 12 Service Concession Arrangements en IFRIC 13 Customer Loyalty Programmes, waarvan toepassing verplicht is met ingang van de jaarrekening over 2008, zijn niet relevant voor Schiphol Group.

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

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

Wijzigingen in de presentatie

Met ingang van 2007 worden in de geconsolideerde balans op de regels leasevorderingen (vast en vlotend) en leaseverplichtingen (lang- en kortlopend) nog uitsluitend de rentedragende vorderingen respectievelijk verplichtingen uit financiële lease contracten die vallen binnen de scope van IAS 17 Leases verantwoord. De vorderingen en verplichtingen uit hoofde van huurincentives en afkoop van erfpachtcontracten zijn niet rentedragend en worden met ingang van 2007 verantwoord onder de overige vorderingen en overige verplichtingen. In de jaarrekening 2007 zijn dientengevolge vorderingen uit hoofde van huurincentives en afgekochte erfpachten geherrubriceerd van langlopende leasevorderingen naar overige langlopende vorderingen tot een bedrag van EUR 12,2 miljoen (per 31 december 2006 EUR 10,3 miljoen) en van kortlopende leasevorderingen naar handels- en overige vorderingen tot een bedrag van EUR 1,6 miljoen (per 31 december 2006 EUR 1,4 miljoen). Daarnaast zijn in de jaarrekening 2007 verplichtingen uit hoofde van huurincentives en afgekochte erfpachten geherrubriceerd van langlopende leaseverplichtingen naar overige langlopende verplichtingen tot een bedrag van EUR 57,9 miljoen (per 31 december 2006 EUR 51,1 miljoen) en van kortlopende leaseverplichtingen naar handels- en overige schulden tot een bedrag van EUR 2,4 miljoen (per 31 december 2006 EUR 1,9 miljoen). De vergelijkende cijfers over 2006 zijn dienovereenkomstig aangepast. Daarnaast is de benaming van de regel overige vorderingen gewijzigd in leningen. Voornoemde wijzigingen hebben geen invloed op het eigen vermogen.

Consolidatie

(a) Algemeen

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

(b) Dochterondernemingen

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

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

(c) Joint ventures

De financiële gegevens van deelnemingen die als joint venture kwalificeren, worden opgenomen naar evenredigheid van het daarin gehouden belang. Van een joint venture is sprake in geval van activiteiten, al of niet uitgevoerd in de vorm van een rechtspersoon of vennootschap, waarop als gevolg

van een overeenkomst tot samenwerking tussen een beperkt aantal deelnemers de zeggenschap gezamenlijk en unaniem wordt uitgeoefend.

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

(d) Deelnemingen

Onder deelnemingen worden verstaan die entiteiten waarop de vennootschap invloed van betekenis kan uitoefenen. Deze deelnemingen worden gewaardeerd op basis van de equity methode, dat wil zeggen initieel tegen kostprijs welke kostprijs vervolgens wordt gemuteerd voor ons aandeel in de mutaties in het eigen vermogen van de deelneming. De waardering van deze deelnemingen omvat de goodwill ontstaan bij verwerving. Het aandeel van de vennootschap in de resultaten van deelnemingen waarop invloed van betekenis kan worden uitgeoefend wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening (resultaat deelnemingen). De cumulatieve mutaties in het eigen vermogen van de deelneming worden naar evenredigheid van het belang van de vennootschap verwerkt in de post deelnemingen. De verantwoording van ons aandeel in de resultaten van deelnemingen in de winst- en verliesrekening en in de post deelnemingen wordt gestaakt zodra hierdoor de waarde van de deelneming in de balans negatief zou worden terwijl wij geen verplichtingen zijn aangegaan of betalingen hebben gedaan in naam van de deelneming. Een deelneming wordt verantwoord onder de overige financiële belangen vanaf het moment dat geen sprake meer is van invloed van betekenis noch van zeggenschap.

(e) Verwerving van dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen

Een verwerving van een dochteronderneming, deelneming of joint venture wordt verantwoord in overeenstemming met de overnamemethode. Onder deze methode bestaat de kostprijs van een overname uit de som van de reële waarde van opgeofferde activa, uitgegeven effecten en aangegane verplichtingen vermeerderd met eventuele kosten die direct toerekenbaar zijn aan de overname. De overgenomen identificeerbare activa en (voorwaardelijke) verplichtingen worden initieel gewaardeerd op reële waarde per overname datum. Het verschil tussen de kostprijs van de overname en het aandeel van de vennootschap in de reële waarde van verkregen activa en verplichtingen wordt in de geconsolideerde jaarrekening verantwoord als goodwill onder de immateriële activa (bij dochterondernemingen en joint ventures) of als onderdeel van de waarde van de deelneming. Indien dit verschil negatief is, wordt het verschil direct in de winst- en verliesrekening verantwoord.

(f) Eliminaties

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

Enkelvoudige winst- en verliesrekening

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

Kasstroomoverzicht

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

Informatie per bedrijfssegment

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

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

Vreemde valuta

(a) Functionele en verslaggeving valuta

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

(b) Transacties, activa en passiva

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

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

(c) Dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen

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

Netto-omzet

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

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

Financiële baten en lasten

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

Winst per aandeel

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

Immateriële activa

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

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

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

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

Activa in aanbouw of ontwikkeling

Alle investeringsuitgaven, uitgezonderd investeringsuitgaven met betrekking tot immateriële activa, worden initieel verantwoord onder activa in aanbouw of ontwikkeling, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen twee categorieën:

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

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

- bouwrente voor grootschalige investeringen. Dit betreft de gedurende de realisatie aan derden verschuldigde rente op vreemd vermogen die kan worden toegerekend aan de investering;
- de kostprijs van uren van eigen medewerkers in de uitvoeringsfase van investeringsprojecten.

Op activa in aanbouw of ontwikkeling wordt niet afgeschreven. Wel kan sprake zijn van bijzondere waardeverminderingen.

Bij oplevering of ingebruikname worden de activa overgeboekt naar vastgoedbeleggingen (tegen reële waarde) respectievelijk naar activa ten behoeve van operationele activiteiten (tegen historische kostprijs). In het laatste geval zal dan tevens de lineaire afschrijving ten laste van de winst- en verliesrekening aanvangen. Initiële investeringsuitgaven evenals latere uitgaven worden opgevoerd als activa ten behoeve van operationele activiteiten respectievelijk aan de boekwaarde van deze activa toegevoegd indien het waarschijnlijk is dat er toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen vloeien en het bedrag betrouwbaar kan worden bepaald. Voor de wijze waarop vastgoedbeleggingen worden behandeld wordt verwezen naar de afzonderlijke paragraaf over deze post.

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

Tot de activa ten behoeve van operationele activiteiten behoren banen, rijbanen, platformen, parkeerterreinen, wegen, gebouwen, installaties en andere vaste bedrijfsmiddelen. Activa ten behoeve van operationele activiteiten worden gewaardeerd tegen historische kostprijs onder aftrek van ontvangen investeringsfaciliteiten, lineaire afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen.

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

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

Afschrijvingen

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

De afschrijvingstermijnen die binnen Schiphol Group worden gehanteerd zijn als volgt:

Immateriële activa

■ Contractgerelateerde activa	5 jaar
■ ICT uren in het kader van ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	3 jaar
■ Softwarelicenties	3 jaar

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

■ Banen, rijbanen	15-60 jaar
■ Platformen	30-60 jaar
■ Verharde terreinen en dergelijke:	
Parkeerterreinen	30 jaar
Wegen	30 jaar
Tunnels en viaducten	40 jaar
Drainage- en ontwateringswerken	20-40 jaar
■ Gebouwen	20-40 jaar
■ Installaties	5-30 jaar
■ Overige vaste bedrijfsmiddelen	3-20 jaar

Bijzondere waardeverminderingen

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

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

Vastgoedbeleggingen

Vastgoedbeleggingen worden, zolang zij onderdeel uitmaken van de activa in aanbouw of ontwikkeling, gewaardeerd tegen kostprijs en bij oplevering tegen de intern bepaalde reële waarde overgeboekt naar de post vastgoedbeleggingen. Het verschil tussen de reële waarde en de kostprijs wordt daarbij verantwoord in de winst- en verliesrekening onder waardeveranderingen vastgoed.

Extern aangekocht vastgoed wordt initieel gewaardeerd tegen kostprijs, inclusief transactiekosten. Uitgaven na ingebruikneming van vastgoed worden geactiveerd indien zij betrouwbaar zijn te bepalen en toekomstige baten opleveren. Overige uitgaven worden direct ten laste van het resultaat gebracht.

De tot de vastgoedbeleggingen behorende gebouwen worden gewaardeerd op reële waarde die nader gedefinieerd is als marktwaarde in verhuurde staat. Op jaarbasis wordt minimaal 50% van de objecten in portefeuille getaxeerd door onafhankelijke externe taxateurs, terwijl de resterende objecten door interne taxateurs worden getaxeerd. Daarbij wordt elk object minimaal eens in de twee jaar getaxeerd door onafhankelijke externe taxateurs. De reële waarde waartegen vastgoedbeleggingen in de balans worden gepresenteerd houdt, ter voorkoming van dubbeltellingen, rekening met de in de balans opgenomen huurincentives.

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

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

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

Op vastgoedbeleggingen wordt niet afgeschreven.

Latente belastingen

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

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

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

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

Lease

(a) Classificatie

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

(b) Schiphol Group als huurder in een financiële lease

De betreffende activa worden verantwoord onder activa ten behoeve van operationele activiteiten of onder vastgoedbeleggingen. De leningen die verband houden met deze overeenkomsten zijn verantwoord onder de leaseverplichtingen. De betreffende activa en verplichtingen worden initieel opgenomen tegen bedragen die, op het tijdstip van het aangaan van de leaseovereenkomst, gelijk zijn aan de reële waarde van het geleasede eigendom of, indien lager, aan de contante waarde van de minimale leasebetalingen. Op de activa wordt vervolgens afgeschreven in overeenstemming met identieke activa die de vennootschap zelf in eigendom heeft. De afschrijvingstermijn kan korter zijn indien de leasetermijn korter is, niet verlengd zal worden en de betreffende activa niet overgenomen zullen worden. De betaalde leasetermijnen worden op een zodanige manier verdeeld tussen de financieringskosten en vermindering van de uitstaande verplichting dat gedurende elke periode van de lease een constante periodieke rentevoet (de effectieve rente) op het resterende saldo van de verplichtingen wordt getoond.

(c) Schiphol Group als huurder in een operationele lease

Voor contracten waar het economisch eigendom in handen is van derden, worden uitsluitend de huurtermijnen lineair, rekening houdend met huurincentives, als kosten verantwoord in de winst- en verliesrekening.

(d) Schiphol Group als verhuurder in een financiële lease

Activa die het onderwerp zijn van een verhuurovereenkomst die classificeert als financiële lease worden in de balans opgenomen als een leasevordering tot een bedrag dat bij aangaan van het contract gelijk is aan de contante waarde van de minimaal te ontvangen leasebetalingen. De ontvangen leasetermijnen worden op een zodanige manier verdeeld tussen de financieringsbaten en vermindering van de uitstaande vordering, dat gedurende elke periode van de lease een constante periodieke rentevoet (de effectieve rente) op het resterende saldo van de vorderingen wordt getoond.

(e) Schiphol Group als verhuurder in een operationele lease

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

Vorderingen op deelnemingen en leningen

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

Overige financiële belangen

Op overige financiële belangen worden door de vennootschap zeggenschap noch invloed van betekenis uitgeoefend. Doorgaans betreft dit belangen kleiner dan 20%. Dergelijke belangen worden gewaardeerd tegen reële waarde die wordt ontleend aan een beursnotering of, indien geen sprake is van een beursnotering, aan waarderingstechnieken. Indien door het ontbreken van (actuele) informatie geen reële waarde kan worden bepaald door middel van waarderingstechnieken wordt het overige financiële belang gewaardeerd tegen de kostprijs. Wijzigingen in de reële waarde van deze overige financiële belangen worden verantwoord in het eigen vermogen onder de post reserve overige financiële belangen in het jaar waarin de wijziging zich voordoet. Het van deze deelnemingen ontvangen dividend en het verschil tussen verkoopprijs en kostprijs in geval van verkoop van het overige financiële belang wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de financiële baten en lasten.

Derivaten

De vennootschap maakt uitsluitend gebruik van derivaten om het risico van wijzigingen in toekomstige kasstromen terzake van periodiek te betalen rente en aflossing van de hoofdsom af te dekken. Deze wijzigingen in kasstromen kunnen het gevolg zijn van ontwikkelingen in marktrente en valutakoersen. De ter afdekking van deze risico's gebruikte afdekkinginstrumenten betreffen renteswaps, rentecaps en valuta-swaps. Gezien hun specifieke aanwending is terzake van al deze afdekkinginstrumenten hedge accounting van toepassing. Daarbij kunnen alle afdekkingstransacties worden aangemerkt als cash flow hedges.

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

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

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

Overige langlopende vorderingen

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

Activa beschikbaar voor verkoop

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

Handels- en overige vorderingen

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

Liquide middelen

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

Eigen vermogen

(a) Geplaatst kapitaal

Het geplaatste kapitaal omvat de op uitgegeven aandelen gestorte bedragen.

(b) Ingehouden winst

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

(c) Overige reserves

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

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

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

Leningen

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

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

Personeelsbeloningen

Inzake personeelsbeloningen is sprake van de volgende indeling:

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

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

(a) Korte termijn personeelsbeloningen

Korte termijn personeelsbeloningen zijn personeelsbeloningen die betaalbaar zijn binnen 12 maanden na het einde van het boekjaar waarin de werknemer de prestaties heeft verricht. Binnen Schiphol Group bestaat deze categorie onder meer uit salarissen (inclusief vakantiegeld) en alle vaste en variabele toeslagen, bijdragen voor werknemersverzekeringen, doorbetaling loon bij ziekte, winstdeling, variabele beloning (niet zijnde lange termijn bonussen). De kosten uit hoofde van deze personeelsbeloningen worden in de winst- en verliesrekening verantwoord op het moment dat de prestaties zijn verricht of rechten op beloningen zijn ontstaan (bijvoorbeeld vakantiegeld).

(b) Vergoedingen na uitdiensttreding

Deze categorie vergoedingen betreft personeelsbeloningen die verschuldigd kunnen zijn na beëindiging van het dienstverband. Onder deze categorie vallen onder meer zaken als pensioenregelingen, functioneel leeftijdsontslag, vergoeding ziektekostenverzekering voor gepensioneerden en de aanvullende uitkering bij arbeidsongeschiktheid.

Schiphol Group heeft de pensioenregeling ondergebracht bij het ABP. De pensioenregeling wordt aangemerkt als een collectieve regeling van meerdere werkgevers. Op basis van de bepalingen in de pensioenregeling kwalificeert de regeling als een toegezegd-pensioenregeling. Schiphol Group beschikt echter over onvoldoende informatie om de verwerkingsmethodiek voor toegezegd-pensioenregelingen toe te passen. Naar informatie van het ABP is ABP op dit moment niet in staat de gegevens aan te leveren die noodzakelijk zijn voor het verantwoorden van de pensioenregeling als een toegezegd-pensioenregeling. Dientengevolge wordt de regeling vooralsnog verwerkt volgens de methodiek voor toegezegde-bijdragenregelingen.

Als gevolg hiervan is bij de berekening van de verplichtingen voortvloeiend uit de pensioenregeling volstaan met het in aanmerking nemen in de winst- en verliesrekening van de verschuldigde premie terzake van de pensioenen.

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

1. de contante waarde van de brutoverplichting uit hoofde van de toegezegd-pensioenregeling op de balansdatum. Deze verplichtingen worden berekend in overeenstemming met de projected unit credit method. Volgens deze methode wordt de contante waarde van de pensioenverplichtingen bepaald op basis van het aantal actieve dienstjaren tot aan de balansdatum, het geraamde salarisniveau per de verwachte pensioneringsdatum en de markttrente.
2. vermeerderd met enige actuariële winsten (verminderd met enige actuariële verliezen) die nog niet zijn opgenomen in de winst- en verliesrekening. Actuariële winsten en verliezen worden niet in de winst- en verliesrekening verantwoord, tenzij het totaal van deze cumulatieve verschillen en wijzigingen buiten een bandbreedte van 10% van de grootste van de verplichtingen uit hoofde van

de regeling of de reële waarde van de bijbehorende beleggingen valt. Het deel dat buiten de bandbreedte valt, wordt ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht over de resterende arbeidsjaren van de deelnemers (corridor methode).

3. verminderd met enige nog niet opgenomen pensioenkosten van verstreken diensttijd. Indien als gevolg van de herziening van pensioenregelingen de verwachte verplichtingen op basis van toekomstige salarisniveaus ten aanzien van reeds verstreken dienstjaren (backservicekosten) toenemen, wordt deze toename niet volledig verantwoord in de periode waarin de rechten verleend worden, maar gespreid over de resterende dienstjaren ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht.
4. verminderd met de reële waarde van eventuele fondsbeleggingen op de balansdatum waaruit de verplichtingen direct moeten worden afgewikkeld.

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

(c) Andere lange termijn personeelsbeloningen

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

De lange termijn bonussen zijn een voorwaardelijke bezoldigingscomponent, waarbij de opschortende voorwaarde bij de toekenning is, dat de betrokkenen na een periode van drie jaar na de toekenning (de referentieperiode) de vooraf vastgestelde prestatiecriteria (economic profit) cumulatief hebben gerealiseerd. Betaling vindt uitsluitend plaats indien de betrokkene na de periode van drie jaar nog in dienst is. Wanneer de arbeidsovereenkomst in onderling overleg wordt beëindigd, wordt de toekenning pro rata vastgesteld. Aan het einde van elk jaar wordt een schatting gemaakt van de na afloop van de driejarige periode te betalen bonus. Hiervan wordt gedurende de referentieperiode jaarlijks een evenredig deel ten laste van het resultaat van het betreffende jaar verantwoord.

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

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

(d) Ontslagvergoedingen

Ontslagvergoedingen zijn personeelsbeloningen die zijn verschuldigd als gevolg van de beslissing van Schiphol Group om het dienstverband van een werknemer te beëindigen vóór de normale pensioendatum of de beslissing van een werknemer om in ruil voor een aangeboden vergoeding vrijwillig ontslag te nemen. De Regeling bovenwettelijke uitkering bij werkloosheid is een voorbeeld van een ontslagvergoeding. De kosten worden volledig in de winst- en verliesrekening tot uitdrukking gebracht bij het nemen van een dergelijke beslissing.

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

Overige voorzieningen

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

Overige langlopende verplichtingen

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

Handels- en overige schulden

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

Oordeelsvorming in de toepassing van waarderingsgrondslagen

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

Vorenstaande is vooral van toepassing op de volgende onderwerpen.

Zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap en invloed van betekenis

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

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

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

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

Onderscheid tussen activa voor operationele activiteiten en vastgoedbeleggingen

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

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

Vorenstaande beoordeling wordt uitgevoerd voor ieder afzonderlijk object.

Het is mogelijk dat objecten deels voor operationele activiteiten worden gebruikt en deels als vastgoedbelegging. Indien en voorzover de delen zelfstandig kunnen worden verkocht of verhuurd worden de delen afzonderlijk aangemerkt en behandeld als activa voor operationele activiteiten of als vastgoedbelegging. Indien zelfstandige verkoop of verhuur van de delen niet mogelijk is, wordt het gehele object als vastgoedbelegging aangemerkt en behandeld indien het deel dat wordt gebruikt voor operationele activiteiten slechts gering is.

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

Kritische veronderstellingen en schattingen

In de toepassing van de grondslagen van waardering en resultaatbepaling is het onvermijdelijk dat de directie in bepaalde gevallen gebruik maakt van schattingen en veronderstellingen die van invloed kunnen zijn op de bedragen, de toelichtingen en andere informatie die in de jaarrekening zijn opgenomen. De feitelijke resultaten kunnen van deze schattingen en veronderstellingen afwijken.

Vorenstaande is vooral van toepassing op de volgende onderwerpen.

Bijzondere waardeverminderingen van goodwill en andere vaste activa

De boekwaarde van vaste activa wordt getoetst aan de realiseerbare waarde indien aanwijzingen bestaan voor een bijzondere waardevermindering. Voor vaste activa die niet worden afgeschreven (goodwill) wordt deze toets minimaal één keer per jaar uitgevoerd. Een bijzondere waardevermindering kan aan de orde zijn indien naar de inschatting van de directie sprake is van bijvoorbeeld een snellere daling van de marktwaarde van een actief dan uit verloop van de tijd of normaal gebruik zou voortvloeien, een belangrijke wijziging in de toepassing van de activa of in de bedrijfsstrategie, ten opzichte van verwachtingen sterk achterblijvende prestaties, een significante verslechtering in de bedrijfstak of economie, veroudering of beschadiging van het actief. Daarnaast kunnen omstandigheden, naar de inschatting van de directie, duiden op de noodzaak tot het terugnemen van een eerder toegepaste bijzondere waardevermindering. Terugnemen van waardeverminderingen op goodwill is evenwel niet toegestaan.

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

Gebruiksduur en restwaarde van activa voor operationele activiteiten

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

Waardering van vastgoed tegen reële waarde

Zoals eerder beschreven wordt de jaarlijkse bepaling van de reële waarde van vastgoedbeleggingen gedeeltelijk uitgevoerd door interne taxateurs. In dat kader zijn de volgende veronderstellingen en schattingen van belang. De beste aanwijzingen voor de reële waarde zijn de gangbare prijzen op een

actieve markt voor soortgelijke lease-overeenkomsten en andere contracten. Bij het ontbreken van dergelijke informatie wordt de reële waarde zelfstandig vastgesteld binnen een bandbreedte van redelijke schattingen van de reële waarde.

Deze schattingen van de reële waarde worden ontleend aan:

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

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

Latente belastingvorderingen

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

Actuariële assumpties voorzieningen personeelsbeloningen

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

Vorderingen en verplichtingen uit hoofde van claims en geschillen

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

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

Financieel Risico Management

Financiële risicofactoren

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

Marktrisico

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

(a) Valutarisico

Valutarisico treedt op als toekomstige zakelijke transacties, verantwoorde activa en passiva en netto-investeringen in activiteiten buiten de euro zone worden uitgedrukt in een valuta die niet de functionele valuta van de entiteit is (de euro in het geval van Schiphol Group). Schiphol Group is internationaal actief en heeft te maken met valutarisico's via diverse valutaposities, vooral de Japanse yen (leningen), de Amerikaanse dollar (netto-investeringen in activiteiten buiten de euro zone) en de Australische dollar (netto-investeringen in activiteiten buiten de euro zone).

Bij de beheersing van het valutarisico met betrekking tot leningen maakt Schiphol Group gebruik van termijncontracten. Het beleid voor de beheersing van het financiële risico is dat vrijwel 100% van de verwachte kasstromen wordt afgedekt. Per 31 december 2007 was van de totale leningen slechts 3,9% in vreemde valuta opgenomen (EUR 30,3 miljoen bestaande uit Japanse Yen 5 miljard). Een jaar eerder betrof dit nog 15,7% van de totale leningen (EUR 56,8 miljoen bestaande uit Amerikaanse Dollars 75 miljoen en Japanse Yen 10 miljard). Deze posities zijn in overeenstemming met voornoemd beleid volledig afgedekt met behulp van valutaswaps. Een wijziging in de koers van de betreffende vreemde valuta heeft derhalve geen effect op de resultaten uit hoofde van deze leningen. Het effect op het eigen vermogen is tijdelijk (immers slechts voor de duur van de afdekkingstransactie) en gering (gezien de ontwikkeling in het saldo van de reserve afdekkingstransacties van EUR 6,3 miljoen per 31 december 2006 naar EUR 2,2 miljoen per 31 december 2007).

Schiphol Group heeft een aantal strategische investeringen in activiteiten buiten de euro zone, waarvan de netto-investeringen, verantwoord in de balans onder de regels deelnemingen en vorderingen op deelnemingen, te maken krijgen met een omrekeningsrisico. De valutapositie die samenhangt met de netto-investeringen van de activiteiten buiten de euro zone van Schiphol Group van in totaal EUR 46,2 miljoen per 31 december 2007 (EUR 45,4 miljoen per 31 december 2006) 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 Pty Ltd. Het valutarisico op deze vordering, met een boekwaarde per 31 december 2007 van EUR 46,2 miljoen (EUR 45,6 miljoen per 31 december 2006), wordt afgedekt met valutatermijntransacties. Een wijziging in de koers van de betreffende vreemde valuta heeft derhalve geen effect op de resultaten uit hoofde van deze vordering. Tot een bedrag van nihil per 31 december 2007 (EUR 0,2 miljoen negatief per 31 december 2006) is daarom sprake van een niet afgedekte valutapositie. Dit betreft uitsluitend de balanspost deelnemingen waarbij de deelnemingen in Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd en JFK IAT LLC zijn gewaar-

deerd op nihil door het negatieve eigen vermogen per 31 december 2007. Omrekeningverschillen op deze positie worden verantwoord in de reserve omrekeningsverschillen en hebben geen directe invloed op het resultaat. Het effect op het eigen vermogen is gering (gezien de ontwikkeling in het saldo van de reserve omrekeningsverschillen van EUR 0,5 miljoen per 31 december 2006 naar nihil per 31 december 2007).

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

(b) Prijsrisico

Prijsrisico betreft het risico dat de waarde van activa en passiva zal schommelen als gevolg van veranderingen in marktprijzen. Schiphol Group heeft vooral te maken met het prijsrisico van terreinen en gebouwen die door Schiphol Group tegen reële waarde worden verantwoord onder 'vastgoedbeleggingen'. Deze reële waarde staat onder invloed van ontwikkelingen in vraag en aanbod en veranderingen in de rentestand en inflatie.

Voorts bezit Schiphol Group aandelen waar eveneens sprake is van prijsrisico. Deze aandelen worden tegen reële waarde, ontleend aan de beurskoers van deze aandelen, verantwoord onder de 'overige financiële belangen'. Mutaties in de reële waarde worden verantwoord in de reserve overige financiële belangen, welke onderdeel is van het eigen vermogen. Deze mutaties hebben derhalve geen directe invloed op het resultaat. Het effect op het eigen vermogen is gering gezien de ontwikkeling in het saldo van de reserve overige financiële belangen van EUR 8,6 miljoen per 31 december 2006 naar EUR 9,5 miljoen per 31 december 2007).

(c) Renterisico

Het renterisico is onderverdeeld in een reële waarde-renterisico en een kasstroom-renterisico.

Reële waarde-renterisico

Het reële waarde-renterisico betreft het risico dat de waarde van een financieel instrument zal schommelen als gevolg van schommelingen in de markttrente. Schiphol Group heeft geen omvangrijke financiële activa die reële waarde-renterisico lopen. Schiphol Group heeft via leningen tegen een vaste rente te maken met het reële waarde-renterisico. Het beleid van Schiphol Group is om ten minste 75% van de geleende gelden op te nemen met een vaste rente, zonodig met gebruikmaking van derivaten. Voor Airport Real Estate Basisfonds CV (AREB CV) geldt een minimum van 60% voor leningen met een vaste of gemaximeerde rente. Per 31 december 2007 bedroeg voor Schiphol Group het percentage leningen met een vaste rente 81,6% (per 31 december 2006 90,0%). Voor AREB CV bedroeg dit percentage 60,2% per 31 december 2007 én 31 december 2006. Het is de intentie van het management om leningen aan te houden tot het einde van de looptijd. Waardering vindt dientengevolge plaats tegen geamortiseerde kostprijs. De financiële positie en het resultaat ondervinden zodoende weinig invloed van tussentijdse schommelingen in de reële waarde van leningen.

Kasstroom-renterisico

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

Daarnaast bestaat bij Schiphol Group een kasstroom-renterisico op langlopende leningen tegen een variabele rente. Deze positie wordt beperkt door het beleid van Schiphol Group om, zonodig met gebruikmaking van derivaten, maximaal 25% van de geleende gelden tegen een variabele rente op te nemen, exclusief de leningenportefeuille van Airport Real Estate Basisfonds CV (AREB CV). Voor AREB CV geldt een maximum van 40%. Per 31 december 2007 bedroeg het percentage leningen met een variabele rente voor Schiphol Group 18,4% en voor AREB CV 39,8% (per 31 december 2006 10,0% respectievelijk 39,8%).

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

Kredietrisico

Kredietrisico betreft het risico dat de ene partij bij een financieel instrument haar verplichting niet zal nakomen, waardoor de andere partij een financieel verlies krijgt te verwerken.

Tegenpartijen van Schiphol Group bij derivaten- en liquiditeiten transacties zijn beperkt tot financiële instellingen met een hoge kredietwaardigheid (minimaal een S&P credit rating van A) waarbij de netto positie per tegenpartij niet groter mag zijn dan EUR 200,0 miljoen. In de praktijk hebben de betreffende instellingen een credit rating van minimaal AA- en bedroeg de netto positie per 31 december 2007 maximaal EUR 53,0 miljoen.

Per 31 december 2007 bedraagt de post debiteuren EUR 82,0 miljoen (per 31 december 2006 EUR 84,9 miljoen). Dit bedrag is inclusief een voorziening voor oninbaarheid van EUR 3,8 miljoen (per 31 december 2006 EUR 2,9 miljoen) en ontvangen waarborgsommen van EUR 1,1 miljoen. Vorderingen op debiteuren die failliet zijn of surseance van betaling hebben aangevraagd worden voor 100% voorzien. Dit geldt eveneens voor vorderingen ouder dan 1 jaar en grotere vorderingen jonger dan 1 jaar waarvan wordt verwacht dat deze oninbaar zijn.

Het verloop van de voorziening voor oninbaarheid is als volgt:

(in EUR 1.000.000)	2007
Boekwaarde 1 januari	2,9
Ottrekking in het jaar	- 1,1
Dotatie in het jaar	2,0
Boekwaarde 31 december	3,8

De ouderdomsanalyse van debiteuren is als volgt:

(in EUR 1.000.000)	2007
Jonger dan 60 dagen	82,6
Ouder dan 60 dagen	2,3
Ouder dan 360 dagen	1,9
Faillissementen	0,1
	86,9
Vooziening oninbaarheid	- 3,8
Ontvangen waarborgsommen	- 1,1
Totaal Debiteuren	82,0

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 2007 over een bedrag van EUR 14,6 miljoen aan bankgaranties en waarborgsommen. Onder de debiteuren bevindt zich één onderneming, Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. (KLM), met een individueel saldo groter dan EUR 10,0 miljoen.

Liquiditeitsrisico

Liquiditeitsrisico betreft het risico dat Schiphol Group problemen zal hebben om de financiële middelen bijeen te brengen die nodig zijn om te voldoen aan de verbintenissen die verband houden met financiële instrumenten. Zorgvuldig beheer van het liquiditeitsrisico brengt met zich mee dat Schiphol Group voldoende liquide middelen aanhoudt en dat voldoende financieringsruimte voorhanden is, in de vorm van toegezegde (bij voorkeur gecommiteerde) kredietfaciliteiten en in de vorm van het EMTN programma. In ons financieringsbeleid streven wij voorts naar het reduceren van het herfinancieringsrisico.

De per 31 december 2007 respectievelijk 31 december 2006 resterende looptijd van de (per saldo) verplichtingen uit hoofde van leasecontracten, leningen en derivaten is als volgt:

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

(in EUR 1.000)	Totaal 2006	≤ 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van leningen	769.597	116.860	652.737	282.157	370.580
Financiële lease verplichtingen	128.274	3.247	125.027	15.670	109.357
Financiële lease vorderingen	- 12.134	- 1.363	- 10.771	- 7.471	- 3.300
Derivaten verplichtingen	56.889	40.858	16.031	16.031	-
Derivaten vorderingen	- 459	-	- 459	- 459	-
	942.167	159.602	782.565	305.928	476.637

Alle posten in voorgaand overzicht zijn opgenomen tegen de bedragen waartegen zij ook in de balans worden verantwoord en met het jaartal van aflossing of afwikkeling zoals per post is overeengekomen met de wederpartij. Het beleid van Schiphol Group stelt dat maximaal 25% van de verplichtingen een looptijd korter dan één jaar mag hebben. Per 31 december 2007 bedroeg dit percentage 9,3% (per 31 december 2006 16,9%).

Schatting van de reële waarde

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

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

Beurskoersen of door handelaars genoemde prijzen voor vergelijkbare instrumenten worden gebruikt voor leningen. Andere waarderingstechnieken, zoals verwachte kasstroommodellen, worden gebruikt voor de bepaling van de reële waarde van de resterende financiële instrumenten. De reële waarde van renteswaps wordt berekend als de contante waarde van de verwachte toekomstige kasstromen.

De reële waarde van valutatermijncontracten wordt bepaald op basis van de koers op de valutatermijnmarkt per balansdatum.

Verondersteld wordt dat de nominale waarde na aftrek van de geschatte aanpassingen voor handelsdebiteuren en -crediteuren de reële waarde benadert. Voor de informatieverschaffing wordt de reële waarde van de financiële activa en passiva geschat door de toekomstige contractuele kasstromen te verdisconteren tegen de op dat moment gangbare markttrente die voor Schiphol Group voor vergelijkbare financiële instrumenten geldt. Voorts wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van vervroegde aflossingen waarvan de kans dat deze zich zullen voordoen momenteel op nihil wordt ingeschat.

Kapitaalbeheer

De kapitaalstrategie en het dividendbeleid van Schiphol Group voor de lange termijn zijn gericht op verbetering van de aandeelhouderswaarde, bevordering van duurzame groei en behoud van een passende financiële structuur en gedegen kredietwaardigheid, met het oog op de beperkte toegang tot de kapitaalmarkt. Gezien het huidige (publieke) aandeelhoudersbestand heeft Schiphol Group uitsluitend toegang tot de markt voor schuldpapier. Desalniettemin handhaaft Schiphol Group de focus op verdere optimalisatie van haar kapitaalstructuur en kosten van kapitaal.

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

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

(in EUR 1.000)	2007	2006
Exploitatieresultaat	419.687	316.403
Afschrijvingen	170.763	160.771
Bijzondere waardeveranderingen	3.935	982
Overige resultaten uit vastgoed	- 114.483	- 39.014
Mutatie voorzieningen	- 9.055	- 2.589
Betaalde winstbelasting	- 125.260	- 63.071
Betaalde interest	- 46.227	- 34.473
Ontvangen interest	11.923	10.974
Funds From Operations	311.283	349.983

De Funds From Operations op basis waarvan de ratio's worden berekend wijkt af van de kasstroom uit operationele activiteiten zoals berekend in het geconsolideerde kasstroomoverzicht.

(in EUR 1.000)	2007	2006
Langlopende verplichtingen		
Leningen	699.270	652.737
Leaseverplichtingen	121.465	125.027
Kortlopende verplichtingen		
Leningen	83.103	116.860
Leaseverplichtingen	3.463	3.247
Totale schuld	907.301	897.871

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 2007 bedroeg het eigen vermogen EUR 2.956,6 miljoen (per 31 december 2006 EUR 2.722,4 miljoen).

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

	2007	2006
FFO / Totale schuld	34,3%	39,0%
Leverage	23,5%	24,8%

De FFO / Totale schuld is afgenomen van 39,0% in 2006 tot 34,3% in 2007. Oorzaak hiervoor is met name de hogere afdracht van winstbelasting in 2007 van EUR 125,3 miljoen tegen EUR 63,0 miljoen in 2006.

De FFO Interest dekkingsratio bedroeg over 2007 7,7x (over 2006 8,3x).

Informatie per bedrijfssegment

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

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

^{*)} Resultaat deelnemingen in 2007 en 2006 is de som van het resultaat op deelnemingen zoals vermeld in de winst- en verliesrekening inclusief de aan deelnemingen, leasevorderingen en overige financiële belangen gerelateerde rentebaten en dividendbaten, zoals verantwoord onder de financiële baten en lasten.

De Business Area Aviation heeft Amsterdam Airport Schiphol als werkterrein. Aviation levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen, passagiers en afhandelingmaatschappijen. De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) houdt toezicht op de tarieven en rendementen. Omzetbronnen zijn: havengelden (vliegtuig-, passagiers- en beveiligingsgerelateerde vergoedingen) en concessie-inkomsten (van oliemaatschappijen voor de levering van vliegtuigbrandstof).

De activiteiten van de Business Area Consumers bestaan uit het exploiteren van winkels en autoparkeerterreinen, het uitgeven van concessies voor winkels en horecagelegenheden, en het aanbieden van mogelijkheden om te adverteren op Amsterdam Airport Schiphol. De business area is ook actief op luchthavens buiten Nederland met het exploiteren van winkels via managementcontracten. Omzetbronnen zijn: winkelverkoop, autoparkeergelden, concessie-inkomsten, reclame-inkomsten en management fees.

De Business Area Real Estate ontwikkelt, beheert, exploiteert en belegt in vastgoed op en rondom luchthavens in binnen- en buitenland. Het grootste deel van de portefeuille met zowel operationeel als commercieel vastgoed bevindt zich op en rond Amsterdam Airport Schiphol. Omzetbronnen zijn: inkomsten uit de ontwikkeling en verhuur van terreinen en gebouwen. Daarnaast draagt de business area in belangrijke mate bij aan het groepsresultaat via overige resultaten uit hoofde van vastgoed (verkoopresultaat, waardeveranderingen van terreinen en gebouwen en uitgifte van erfpachten).

(in EUR 1.000)	Aviation	Consumers	Real Estate	Alliances & participations	2006
Winst- en verliesrekening					
Totale netto omzet	641.399	232.314	157.724	91.645	1.123.082
Eliminatie interne netto omzet	- 10.471	- 1.842	- 48.636	- 25.428	- 86.377
Netto omzet	630.928	230.472	109.088	66.217	1.036.705
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-	-	28.303	267	28.570
Afschrijvingen	- 116.936	- 14.340	- 19.246	- 10.249	- 160.771
Bijzondere waardeveranderingen	-	-	-	- 982	- 982
Andere niet geldelijke lasten	- 20.726	- 248	- 341	- 94	- 21.409
Exploitatieresultaat	73.240	136.487	101.024	5.652	316.403
Resultaat deelnemingen ^{*)}	1.311	-	5.805	10.915	18.031
Balans					
Totaal activa	2.188.209	241.738	1.505.203	229.442	4.164.592
Totaal vaste activa (exclusief winstbelasting)	1.785.478	197.247	1.228.176	187.214	3.398.115
Deelnemingen en overige financiële belangen	2.573	25	34.170	24.510	61.278
Totale verplichtingen (exclusief winstbelasting)	672.743	46.450	520.604	108.912	1.348.709
Investerings	173.370	12.269	68.758	5.627	260.024

^{**) De investeringen in 2007 betreffen investeringen in immateriële activa (EUR 34,6 miljoen, inclusief de kostprijs van contractgerelateerde immateriële activa van EUR 24,0 miljoen verkregen uit acquisitie) en materiële activa (EUR 340,8 miljoen, inclusief EUR 1,3 miljoen verkregen uit acquisities).}

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

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

Aangezien een zeer belangrijk deel van de huidige activiteiten van Schiphol Group zich concentreert in Nederland (99,5% van de geconsolideerde omzet in 2007) zijn geen geografische segmenten aangemerkt.

Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening

1. Netto-omzet

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

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

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

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

Havengelden

De activiteiten van de Business Area Aviation (de exploitatie van Amsterdam Airport Schiphol) zijn onderworpen aan economische regulering. Dit betekent onder meer dat het jaarlijkse proces van vaststelling van de havengeldtarieven valt onder het toezicht van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) en dat de luchtvaartsector tijdens dit proces dient te worden geconsulteerd. Voorts is het rendement van de Business Area Aviation gemaximeerd tot een gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet die aan de hand van een in de Wet Luchtvaart vastgelegde formule wordt bepaald. Op grond van de Wet Luchtvaart is Schiphol Group verplicht tot jaarlijkse verrekening met de sector van overschotten en tekorten ten opzichte van voornoemd rendement. Verrekeningen van havengelden dienen plaats te vinden na afloop van een boekjaar in de nieuwe havengeldtarieven die dan van toepassing zijn. Overschotten en tekorten die voor verrekening in de havengeldtarieven in aanmerking komen worden, in overeenstemming met de grondslagen van waardering en resultaatbepaling, niet als vorderingen en verplichtingen in de balans tot uitdrukking gebracht. Vorenstaande is niet van toepassing op de havengelden van Rotterdam, Eindhoven en Lelystad die worden verantwoord in de Business Area Alliances & Participations.

Voor de boekjaren 2005 en 2006 vindt een verrekening plaats in de tarieven die van toepassing zijn van 1 november 2007 tot en met 31 oktober 2008. Naar aanleiding van aanvragen van enkele luchtvaartmaatschappijen is de NMa van mening dat Schiphol Group een aantal kostenposten uit 2005 en 2006 tot een totaalbedrag van ruim EUR 39 miljoen ten onrechte heeft verrekend in de tarieven die per 1 november 2007 voor Amsterdam Airport Schiphol zouden gaan gelden. Als gevolg van deze uitspraak moet Schiphol Group de voorgenomen vliegtuig- en passagiersgerelateerde tarieven (niet de

beveiligingsgerelateerde tarieven) in de periode van 1 november 2007 tot en met 31 oktober 2008 met bijna EUR 37 miljoen (8,71%) verlagen. Per 31 december 2007 resteert nog een te verrekenen bedrag van ruim EUR 31 miljoen. Schiphol Group heeft beroep aangetekend tegen voornoemde besluitvorming van de NMa. De andere aanvragen van de luchtvaartmaatschappijen tegen de voorgestelde tarieven vanaf 1 november 2007 en de daarvoor gevolgde procedure werden door de NMa verworpen.

De opbrengsten uit havengelden bestaan uit de volgende vergoedingen:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Vliegtuiggerelateerde vergoedingen	188.897	186.624
Passagiersgerelateerde vergoedingen	234.110	225.989
Beveiligingsheffing	226.543	214.823
Vliegtuigparkeergelden	6.911	6.927
	656.461	634.363

Concessies

Schiphol Group heeft binnen de Business Area Consumers in totaal 102 concessie contracten afgesloten (2006: 94 concessie contracten) met betrekking tot de uitoefening van diverse commerciële activiteiten op de luchthaven Schiphol.

Een concessieovereenkomst houdt in dat het niet-exclusieve recht wordt verleend aan een concessionaris op de daartoe door Schiphol Group aangewezen locatie tot exploitatie en beheer van een commerciële activiteit (outlet). De concessievergoeding wordt conform een vastgestelde staffel berekend als percentage van de omzet van de concessionaris. In een afzonderlijke overeenkomst wordt aan de concessionaris een ruimte ter beschikking gesteld. De concessionaris betaalt hiervoor een vaste huur. De looptijd van de concessiecontracten is gemiddeld 3 tot 5 jaar. Per balansdatum is circa 56% van de concessiecontracten voor een resterende looptijd van korter dan 3 jaar vastgelegd (2006 circa 83%), circa 28% van de concessiecontracten voor tussen de 3 en de 5 jaar (2006 circa 11%) en circa 14% van de concessiecontracten voor langer dan 5 jaar (2006 circa 6%).

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

Verhuringen

De samenstelling van de verhuringen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Vastgoedbeleggingen gebouwen, inclusief servicekosten	46.999	38.407
Vastgoedbeleggingen terreinen	23.736	23.994
Operationeel onroerend goed, inclusief servicekosten	55.878	53.708
	126.613	116.109

De gemiddelde bezettingsgraad voor gebouwen in verhuur bedroeg in de Business Area Real Estate 88% in 2007 (86% in 2006). De bezettingsgraad per 31 december 2007 bedraagt voor de Business Area Real Estate 88% (87% per 31 december 2006).

Het percentage van alle verhuurcontracten (in opbrengsten uit verhuringen gemeten) dat binnen één jaar afloopt bedraagt circa 2% (2006 circa 6%), tussen 1 jaar en 5 jaar circa 57% (2006 circa 50%) en na 5 jaar circa 41% (2006 circa 44%).

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

(in EUR 1.000)	2007	2006
Verhuurde gebouwen	32.657	28.974
Leegstaande gebouwen	4.498	5.233
	37.155	34.207

Bij gedeeltelijk verhuurde gebouwen zijn de exploitatiekosten verdeeld naar verhouding van vierkante meters.

Autoparkeergelden

De opbrengsten uit hoofde van autoparkeergelden kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Parkeren op de locatie Schiphol:		
Kort parkeren	42.438	40.723
Lang parkeren	23.969	21.809
Overig publieksparkeren	3.592	3.220
Gevestigde bedrijven	10.864	10.053
	80.863	75.805
Parkeren op andere locaties	8.534	6.302
	89.397	82.107

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

Winkelverkopen

Schiphol Group heeft in 2006 definitieve overeenstemming bereikt met KLM NV over de volledige overname van de verkoopactiviteiten van drank en tabak in het See Buy Fly gebied. Met ingang van de overnamedatum van 3 januari 2007 worden deze activiteiten uitgevoerd door Schiphol Airport Retail BV (een 100% dochteronderneming van Schiphol Nederland BV). De omzet uit winkelverkopen in 2007 ad EUR 64,4 miljoen betreft de opbrengsten uit deze verkoopactiviteiten. De aan deze omzet gerelateerde inkoopwaarde ad EUR 38,1 miljoen wordt verantwoord op de regel 'Kosten uitbestede werk en andere externe kosten' onder de bedrijfslasten. Voorheen werden deze activiteiten door KLM Tax Free Services uitgevoerd en ontving Schiphol Group een concessievergoeding. Deze vergoeding werd tot en met 2006 verantwoord onder de omzet uit concessies.

Overige activiteiten

De opbrengsten uit overige activiteiten kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Reclame	15.796	14.201
Diensten en werkzaamheden derden	27.284	19.241
Electriciteit, gas en water	6.459	6.381
Andere bedrijfsbaten	18.914	18.636
Diversen	12.030	10.124
	80.483	68.583

2. Resultaat uit verkoop vastgoed

Het resultaat uit verkoop van vastgoed bedroeg in 2007 EUR 2,8 miljoen. Dit betreft de verkoop van het kantoorgebouw Flight Square te Eindhoven. De kostprijs verkoop vastgoed bestaat uit de reële waarde van het verkochte vastgoed van EUR 5,3 miljoen en kosten die samenhangen met deze verkoop van EUR 0,9 miljoen.

Het resultaat van EUR 10,4 miljoen met betrekking tot de verkoop van vastgoed in 2006 betrof de inbreng van gronden in Schiphol Logistics Park CV (EUR 7,4 miljoen) en de verkoop van het EGL gebouw en het Prestwick gebouw (EUR 3,0 miljoen).

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

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

3. Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

De samenstelling van de waardeveranderingen vastgoedbeleggingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Nieuwe uitgifte erfpachtcontracten	1.935	601
Oplevering, aankoop en verbouwing gebouwen	65.566	5.533
Toekennen eindwaarde erfpachten	2.684	2.280
Marktwaardeaanpassing	41.488	20.156
	111.673	28.570

De waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen bedroegen in 2007 EUR 111,7 miljoen (EUR 28,6 miljoen in 2006). De aankoop en oplevering van gebouwen en de uitgifte van nieuwe erfpachten in combinatie met een hogere bezettingsgraad en betere huurniveaus van nieuw afgesloten verhuurcontracten zorgden voor een waardeverhoging van vastgoed van EUR 67,5 miljoen. Daarnaast heeft een daling van de yield en toekenning van eindwaarde aan erfpachtcontracten geresulteerd in een additionele waardeverhoging van EUR 44,1 miljoen.

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

Tot het moment van oplevering van nieuwe gebouwen worden deze verantwoord tegen kostprijs. Bij oplevering vindt een herwaardering plaats naar een intern vastgestelde reële waarde. Voorts worden regelmatig bestaande gebouwen verbouwd (waarvan sommige recent zijn aangekocht) waardoor deze gebouwen onder betere condities kunnen worden verhuurd wat een stijging van de reële waarde tot gevolg heeft.

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

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

4. Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

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

(in EUR 1.000)	2007	2006
Uitbestedingen	237.015	219.986
Onderhoud	57.780	54.200
Energie en water	22.506	23.626
Inkoopwaarde winkelverkoop	38.089	-
Assurantiën	22.487	22.764
Andere externe kosten	108.634	92.137
	486.511	412.713

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

Per 31 december 2007 bestonden (niet in de balans opgenomen) verplichtingen uit hoofde van langlopende contracten voor beveiliging, onderhoud, schoonhouden en dergelijke tot een bedrag van EUR 650,3 miljoen (per 31 december 2006 EUR 98,8 miljoen). De stijging in de omvang van deze verplichtingen wordt vooral veroorzaakt door contracten voor 5 jaar (2008 tot en met 2012) in het kader van beveiliging met een waarde van EUR 549 miljoen.

Voor operating leases waarbij Schiphol Group als huurder optreedt, is sprake van de volgende (niet in de balans opgenomen) in de toekomst te betalen huurtermijnen:

(in EUR 1.000)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van huur en lease contracten	64.804	6.465	58.339	39.045

5. Personeelsbeloningen

De samenstelling van de personeelsbeloningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Korte termijn personeelsbeloningen		
Salarissen	137.005	120.875
Sociale lasten	11.968	12.134
Activering interne uren	- 12.552	- 11.605
	<u>136.421</u>	<u>121.404</u>
Vergoedingen na uitdiensttreding		
Pensioenlasten (toegezegde bijdrageregelingen)	16.143	15.072
Pensioenlasten (toegezegd-pensioenregelingen)	2.023	970
Vervroegde uitdiensttreding	2.101	1.390
Vergoeding ziektekosten na pensionering	- 6.541	911
	<u>13.726</u>	<u>18.343</u>
Andere lange termijn personeelsbeloningen		
Jubileumuitkeringen	410	- 121
Lange termijn bonusregeling	827	734
Overige personeelsbeloningen	115	174
	<u>1.352</u>	<u>787</u>
Ontslagvergoedingen	3.089	- 41
Overige personeelskosten	13.372	12.331
Totaal personeelsbeloningen	167.960	152.824

6. Afschrijvingen

De samenstelling van de afschrijvingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Immateriële activa		
Contract gerelateerde activa	4.800	-
Ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	4.993	3.306
Software licenties	2.161	1.854
	<u>11.954</u>	<u>5.160</u>
Activa ten behoeve van operationele activiteiten		
Banen, rijbanen en platformen	20.705	19.580
Terreinen en wegen	10.216	9.527
Gebouwen	27.938	29.208
Installaties	72.362	72.011
Overige vaste bedrijfsmiddelen	24.853	23.241
	<u>156.074</u>	<u>153.567</u>
Afschrijvingen inzake desinvesteringen	2.735	2.044
Totaal afschrijvingen	170.763	160.771

De afschrijvingen van contract gerelateerde activa hebben betrekking op de concessiecontracten uit de overname van verkoopactiviteiten van drank en tabak. Dit immateriële actief wordt nader toegelicht in paragraaf 14.

Het gemiddelde aantal personeelsleden, op basis van fulltime equivalenten, werkzaam bij NV Luchthaven Schiphol en haar dochterondernemingen is 2.459 (2006: 2.293).

De activering voor interne uren betreft geactiveerde productie voor het eigen bedrijf in de vorm van interne uren van medewerkers in de uitvoeringsfase van investeringsprojecten.

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

7. Bijzondere waardeverminderingen

De samenstelling van de bijzondere waardeverminderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Immateriële activa		
Goodwill	3.852	-
	<u>3.852</u>	<u>-</u>
Activa ten behoeve van operationele activiteiten		
Terreinen en wegen	-	22
Installaties	-	751
Overige vaste bedrijfsmiddelen	83	147
	<u>83</u>	<u>920</u>
Activa in aanbouw of ontwikkeling		
Ten behoeve van operationele activiteiten	-	62
	<u>-</u>	<u>62</u>
Totaal bijzondere waardeverminderingen	3.935	982

De bijzondere waardevermindering van goodwill van EUR 3,9 miljoen betreft Villa Carmen BV. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 14 inzake de immateriële activa.

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

In verband met de op korte en middellange termijn geprognosticeerde verliezen en negatieve operationele kasstromen is in 2007 EUR 0,1 miljoen (in 2006 EUR 0,2 miljoen) op de activa van Lelystad Airport afgewaardeerd.

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

8. Overige bedrijfskosten

In de overige bedrijfskosten over 2006 zijn onder meer begrepen de bijdrage van Schiphol Group aan de Stichting Mainport en Groen van EUR 8,5 miljoen en de bijdrage van Schiphol Group aan de oplossing van schrijnende gevallen van EUR 10,0 miljoen. Beide kostenposten en de hieruit voortvloeiende verplichtingen zijn nader toegelicht in paragraaf 38. In 2007 was geen sprake van dergelijke bijzondere kostenposten onder de overige bedrijfskosten.

9. Financiële baten en -lasten

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

(in EUR 1.000)	2007	2006
Interestlasten		
Leningen	- 36.635	- 37.749
Lease verplichtingen	- 9.993	- 10.171
Heffingsrente	- 3.680	- 4.300
	<u>- 50.308</u>	<u>- 52.220</u>
Interestbaten		
Liquide middelen	6.995	7.122
Vorderingen op deelnemingen	4.551	5.395
Leasevorderingen	1.497	1.607
Geactiveerde bouwrente	3.062	3.547
Heffingsrente	-	587
Overig	585	598
	<u>16.690</u>	<u>18.856</u>
Overige financiële resultaten		
Koersverschillen vorderingen op deelnemingen	- 5	- 1.727
Koersverschillen liquide middelen	- 139	- 198
Koersverschillen overige activa en passiva	- 250	- 321
Derivaten	- 1.244	- 315
Dividend overige financiële belangen	347	315
Overige	- 504	- 58
	<u>- 1.795</u>	<u>- 2.304</u>
Totaal financiële baten en lasten	- 35.413	- 35.668

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

De koersverschillen vorderingen op deelnemingen betreffen de redeemable preference shares (RPS) die Schiphol Group houdt in Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd. Deze vordering wordt, gezien onder meer de bepalingen over terugbetaling van de nominale waarde aan de aandeelhouders binnen een termijn van tien jaar, niet gezien als een onderdeel van de netto-investering in de deelneming. Als gevolg hiervan worden de omrekeningsverschillen in beginsel verantwoord in de winst- en verliesrekening in plaats van in de reserve omrekeningsverschillen.

Het op deze langlopende vordering aanwezige vreemde valuta risico wordt met ingang van september 2006 afgedekt gebruik makend van valutawaps. De koersverschillen die in 2006 en 2007 nog ten laste van de winst- en verliesrekening werden verantwoord betreft voorafgaande en tussenliggende perioden waarin (tijdelijk) geen sprake was van een afdekkingstransactie.

Pas nadat in september 2006 de vaststellingsovereenkomst werd gesloten met de Belastingdienst over de fiscale openingsbalans per 1 januari 2002 kon worden overgegaan tot het opstellen van herziene

aangiften vanaf het boekjaar 2002. Over de hieruit voortvloeiende te betalen bedragen aan winstbelasting is heffingsrente verschuldigd. In zowel 2006 als 2007 is hierdoor heffingsrente betaald en/of gereserveerd terzake van de aangiften over de jaren 2002 tot en met 2007.

10. Resultaat deelnemingen

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

11. Winstbelasting

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

(in EUR 1.000)	2007	2006
Resultaat voor belastingen	395.170	291.449
Resultaat deelnemingen *)	- 9.128	- 5.619
	386.042	285.830
Nominale tarief voor de winstbelasting	25,5%	29,6%
Winstbelasting berekend tegen het nominale tarief	98.441	84.606
Afwijkend tarief buitenlandse deelnemingen	2.620	1.233
Resultaat samenhangend met beheer buitenlandse deelnemingen	- 833	- 1.174
Overige	- 309	201
Winstbelasting vóór eenmalige effecten	99.919	84.866
Effectieve belastingdruk vóór eenmalige effecten	25,9%	29,7%
Effecten in verband met de vaststellingsovereenkomst:		
■ Vorming van actieve belastinglatenties	-	- 286.178
■ Vrijval van passieve belastinglatenties	-	- 22.975
Vrijval van kortlopende verplichtingen winstbelasting	- 21.935	- 5.152
Fiscale openingsbalans Eindhoven Airport NV	1.162	-
Vrijval in actieve en passieve belastinglatenties als gevolg van een verlaging van het belastingtarief tot 25,5%	-	- 7.247
Winstbelasting in de winst- en verliesrekening	79.146	- 236.686
Effectieve belastingdruk inclusief eenmalige effecten	20,5%	- 82,8%

*) In de berekening van de af te dragen winstbelasting wordt het resultaat deelnemingen in mindering gebracht omdat deze fiscaal vallen onder de deelnemingsvrijstelling. Dit geldt niet voor het resultaat afkomstig van deelnemingen in commanditaire vennootschappen die niet zelfstandig belastingplichtig zijn en waarvan het resultaat wordt bijgeteld bij de fiscale eenheid NV Luchthaven Schiphol.

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

In 2006 bedroeg de effectieve belastingdruk 82,8% negatief bij een nominaal tarief van 29,6%. Dit verschil werd vooral veroorzaakt door de verwerking van eenmalige effecten van de vaststellings-overeenkomst. Deze overeenkomst heeft in 2006 geleid tot een eenmalige bate van in totaal EUR 309,2 miljoen door de vorming van actieve belastinglatentie van EUR 286,2 miljoen en de vrijval van in het verleden gevormde passieve belastinglatentie van EUR 23,0 miljoen ten gunste van de winst en verliesrekening over 2006. Voor nadere informatie wordt verwezen naar paragraaf 18 over latente belastingen. Na het sluiten van een vaststellingsovereenkomst met de Belastingdienst is in 2006 herziene aangifte winstbelasting gedaan voor de boekjaren 2002 (definitief) en 2003 (voorlopig) hetgeen aanleiding gaf tot een vrijval ten gunste van de winst en verliesrekening over 2006 van kortlopende verplichtingen uit hoofde van winstbelasting tot een bedrag van EUR 5,2 miljoen.

12. Resultaat toekomend aan minderheidsaandeelhouders

Onder resultaat toekomend aan minderheidsaandeelhouders is in 2007 opgenomen het aandeel van derden in het resultaat van de groepsmaatschappijen Eindhoven Airport NV en Avioport Spa.

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

13. Winst per aandeel

De winst per aandeel wordt als volgt berekend:

	2007	2006
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat, x EUR 1)	315.786.000	526.909.000
Gemiddeld aantal gedurende het boekjaar uitstaande aandelen	171.255	171.255
Winst per aandeel (x EUR 1)	1.844	3.077

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

Toelichting op de geconsolideerde balans

14. Immateriële activa

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

(in EUR 1.000)	Contract		Ontwikkeling	Software	Software in	Totaal
	Goodwill	gerelateerde activa	geautomatiseerde toepassingen			
Samenstelling 31 december 2005						
Aanschaffingswaarde	7.598	-	6.103	2.298	5.740	21.739
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 1.247	-	- 1.918	- 709	-	- 3.874
Boekwaarde	6.351	-	4.185	1.589	5.740	17.865
Specificatie van mutaties in 2006						
Investeringen	-	-	-	-	9.927	9.927
Opleveringen	- 7	-	6.542	3.547	- 10.082	-
Acquisities	-	-	-	38	-	38
Afschrijvingen	-	-	- 3.306	- 1.854	-	- 5.160
Hergroeperingen	-	-	- 153	421	-	268
Totaal mutaties in het boekjaar	- 7	-	3.083	2.152	- 155	5.073
Samenstelling 31 december 2006						
Aanschaffingswaarde	7.591	-	12.474	6.304	5.585	31.954
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 1.247	-	- 5.206	- 2.563	-	- 9.016
Boekwaarde	6.344	-	7.268	3.741	5.585	22.938
Specificatie van mutaties in 2007						
Investeringen	-	-	-	-	10.613	10.613
Opleveringen	-	-	6.151	1.270	- 7.421	-
Acquisities	-	24.000	-	8	-	24.008
Afschrijvingen	-	- 4.800	- 4.993	- 2.161	-	- 11.954
Bijzondere waardeverminderingen	- 3.852	-	-	-	-	- 3.852
Hergroeperingen	-	-	- 46	30	-	- 16
Desinvesteringen	-	-	- 15	-	-	- 15
Totaal mutaties in het boekjaar	- 3.852	19.200	1.097	- 853	3.192	18.784
Samenstelling 31 december 2007						
Aanschaffingswaarde	7.591	24.000	18.564	7.612	8.777	66.544
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 5.099	- 4.800	- 10.199	- 4.724	-	- 24.822
Boekwaarde	2.492	19.200	8.365	2.888	8.777	41.722

De per 31 december 2007 aanwezige goodwill heeft tot een bedrag van EUR 0,8 miljoen betrekking op Schiphol Telematics BV en voor EUR 1,7 miljoen op Villa Carmen BV.

Schiphol Group heeft in 2001 een additioneel belang verworven van 16,66% in Schiphol Telematics BV. De boekwaarde van de hieraan gerelateerde goodwill is ultimo 2007 getoetst op bijzondere waardevermindering. De bedrijfswaarde van de betreffende kasstroomgenererende eenheid (Schiphol Telematics BV) is berekend op basis van gegevens uit haar businessplan 2008-2012 en een disconteringsvoet van 6,1%. De toets gaf geen aanleiding tot het doorvoeren van een bijzondere waardevermindering.

In 2005 is door Malpensa Real Estate II BV (MRE II BV, een dochteronderneming van Schiphol Group) een belang van 47,44% verworven in Villa Carmen BV. De goodwill die hieruit is ontstaan komt voort uit de meerwaarde van de door MRE II BV bij verwerving van haar aandeel ingebrachte grond. De reële waarde van de grond is in 2007, zo blijkt uit een recente externe taxatie van het totale vastgoedproject van Villa Carmen BV, in waarde gedaald. Zodoende is in 2007 een bijzondere waardevermindering doorgevoerd op de goodwill van EUR 3,9 miljoen.

Uit de terzake van de overname in 2006 van verkoopactiviteiten van drank en tabak overeengekomen vergoeding is EUR 24,0 miljoen toegerekend aan de concessiecontracten die van KLM Tax Free Services werden overgenomen. Deze contracten zijn binnen Schiphol Nederland BV als contractgerelateerde activa verantwoord. Deze activa worden lineair over een termijn van 5 jaar afgeschreven ten laste van de post afschrijvingen in de winst- en verliesrekening. Naar aanleiding van de overname is geen goodwill verantwoord.

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

15. Activa ten behoeve van operationele activiteiten

De samenstelling en het verloop van de activa ten behoeve van operationele activiteiten is als volgt:

(in EUR 1.000)	Banen,		Andere vaste			Totaal
	rijbanen en platformen	Terreinen en wegen	Gebouwen	Installaties	bedrijfs-middelen	
Samenstelling 31 december 2005						
Aanschaffingswaarde	564.332	527.991	1.056.266	1.109.159	268.480	3.526.228
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 191.009	- 104.765	- 338.692	- 546.386	- 169.988	- 1.350.840
Boekwaarde	373.323	423.226	717.574	562.773	98.492	2.175.388
Specificatie van mutaties in 2006						
Opleveringen	26.292	7.095	- 58.616	49.324	19.970	44.065
Afschrijvingen	- 19.580	- 9.527	- 29.208	- 72.011	- 23.241	- 153.567
Bijzondere waardeverminderingen	-	- 22	-	- 751	- 147	- 920
Verkopen	-	- 39	-	-	- 58	- 97
Acquisities	-	-	-	9.718	544	10.262
(De)consolidatie	-	-	-	- 3.774	-	- 3.774
Desinvesteringen	- 1.066	- 348	- 117	- 392	- 121	- 2.044
Hergroeperingen	3.109	- 2.037	364	- 1.362	- 742	- 668
Omrekeningsverschillen	-	-	-	-	- 5	- 5
Totaal mutaties in het boekjaar	8.755	- 4.878	- 87.577	- 19.248	- 3.800	- 106.748
Samenstelling 31 december 2006						
Aanschaffingswaarde	591.097	531.959	997.140	1.153.117	269.678	3.542.991
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 209.018	- 113.612	- 367.143	- 609.592	- 174.986	- 1.474.351
Boekwaarde	382.079	418.347	629.997	543.525	94.692	2.068.640
Specificatie van mutaties in 2007						
Opleveringen	33.775	29.132	26.760	58.281	21.996	169.944
Afschrijvingen	- 20.705	- 10.216	- 27.938	- 72.362	- 24.853	- 156.074
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	- 83	- 83
Verkopen	-	-	-	-	- 48	- 48
Acquisities	-	-	31	63	1.198	1.292
Desinvesteringen	- 1.845	-	- 200	- 555	- 120	- 2.720
Hergroeperingen	4.012	- 4.181	3.940	2.759	- 2.020	4.510
Omrekeningsverschillen	-	-	-	-	3	3
Totaal mutaties in het boekjaar	15.237	14.735	2.593	- 11.814	- 3.927	16.824
Samenstelling 31 december 2007						
Aanschaffingswaarde	627.685	556.726	1.022.779	1.209.541	281.017	3.697.748
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 230.369	- 123.644	- 390.189	- 677.830	- 190.252	- 1.612.284
Boekwaarde	397.316	433.082	632.590	531.711	90.765	2.085.464

In de activa ten behoeve van operationele activiteiten, categorie Gebouwen, is een bedrag van EUR 42,4 miljoen (per 31 december 2006 EUR 43,9 miljoen) begrepen betreffende de boekwaarde van activa (P1 / traverse) waarvan de vennootschap economisch (niet juridisch) eigenaar is (financiële lease). De verplichtingen uit dien hoofde zijn opgenomen onder de leaseverplichtingen.

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

16. Activa in aanbouw of ontwikkeling

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

(in EUR 1.000)	Activa in aanbouw tbv operationele activiteiten	Activa in aanbouw tbv vastgoed- belegging	Totaal
Boekwaarde 31 december 2005	153.347	136.628	289.975
Specificatie van mutaties in 2006			
Investeringsuitgaven	201.103	48.994	250.097
Activering van bouwrente	3.386	161	3.547
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	- 44.065	- 13.964	- 58.029
Bijzondere waardeverminderingen	- 62	-	- 62
Verkopen	- 1.765	-	- 1.765
Acquisities	1.316	-	1.316
(De)consolidatie	- 1.582	-	- 1.582
Hergroeperingen	400	- 1	399
Totaal mutaties in het boekjaar	158.731	35.190	193.921
Boekwaarde 31 december 2006	312.078	171.818	483.896
Specificatie van mutaties in 2007			
Investeringsuitgaven	234.162	105.290	339.452
Activering van bouwrente	2.438	624	3.062
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	- 169.944	- 119.542	- 289.486
Hergroeperingen	-	155	155
Totaal mutaties in het boekjaar	66.656	- 13.473	53.183
Boekwaarde 31 december 2007	378.734	158.345	537.079

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 2007 is een percentage gehanteerd dat heeft gevarieerd van 1,1% tot 1,3% op jaarbasis.

De investeringsuitgaven van EUR 250,1 miljoen in 2006 zijn inclusief een investering van EUR 15,7 miljoen die in dat jaar (en ook overigens in 2007) nog niet tot een uitgaande kasstroom heeft geleid, maar tot een verplichting die in de balans per 31 december 2006 en per 31 december 2007 is verantwoord onder de overige langlopende verplichtingen. Het bedrag dat in het geconsolideerde kasstroomoverzicht wordt verantwoord aan investeringen in vaste activa in 2006 bedraagt daarom EUR 234,4 miljoen.

Per 31 december 2007 was sprake van verplichtingen tot investeringen in activa in aanbouw of ontwikkeling tot een bedrag van EUR 202,6 miljoen, waarvan EUR 31,8 miljoen in vastgoed (per 31 december 2006 EUR 107,5 miljoen waarvan EUR 55,9 miljoen in vastgoed).

17. Vastgoedbeleggingen

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

(in EUR 1.000)	Gebouwen	Terreinen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2005	421.795	243.476	665.271
Specificatie van mutaties in 2006			
Opleveringen	13.532	432	13.964
Waardeveranderingen	24.533	4.037	28.570
Verkopen	- 17.748	-	- 17.748
Hergroeperingen	1.029	- 1.029	-
Totaal mutaties in het boekjaar	21.346	3.440	24.786
Boekwaarde 31 december 2006	443.141	246.916	690.057
Specificatie van mutaties in 2007			
Opleveringen	113.565	5.977	119.542
Waardeveranderingen	110.773	900	111.673
Verkopen	- 5.264	-	- 5.264
Hergroeperingen	7.569	- 12.216	- 4.647
Totaal mutaties in het boekjaar	226.643	- 5.339	221.304
Boekwaarde 31 december 2007	669.784	241.577	911.361

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

In de categorie gebouwen is een bedrag van EUR 100,8 miljoen (per 31 december 2006 EUR 97,5 miljoen) begrepen inzake de reële waarde van activa (Triport) waarvan de vennootschap economisch (niet juridisch) eigenaar is (financiële lease). Onder terreinen zijn gronden begrepen die in erfpacht zijn uitgegeven.

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

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

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

18. Latente belastingen

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

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

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

(in EUR 1.000)	2007	2006
Latente belastingvorderingen		
Activa ten behoeve van operationele activiteiten	158.709	158.709
Activa in aanbouw	76.201	76.201
Vastgoedbeleggingen	-	33.973
Derivaten	3.734	14.348
Latente belastingverplichtingen		
Vastgoedbeleggingen	- 4.377	-
	234.267	283.231
Langlopend (realisatie ligt niet in de lijn der verwachting)	84.939	84.939
Langlopend (realisatie te verwachten na 12 maanden)	149.328	187.873
Kortlopend (realisatie te verwachten binnen 12 maanden)	-	10.419
	234.267	283.231

IAS 12 Winstbelastingen verplicht tot het opnemen van een latente belastingvordering in zoverre het waarschijnlijk is dat voldoende fiscale winst beschikbaar zal zijn waarmee het verrekenbare verschil kan worden verrekend. Daadwerkelijke realisatie van de latente belastingvorderingen in relatie tot een deel van de operationele activa (EUR 84,9 miljoen) ligt echter niet in de lijn der verwachting. Het verschil tussen de commerciële en fiscale waarde wordt uitsluitend gerealiseerd bij verkoop (leidt tot fiscaal lagere winst en lagere afdracht van winstbelasting), bij bijzondere afwaardering (leidt tot fiscaal hogere kosten en lagere afdracht van winstbelasting) of bij beëindiging van de luchtvaartactiviteiten (leidt tot fiscaal hogere kosten doordat slechts een vergoeding wordt verkregen tot de commerciële boekwaarde). Schiphol Group is niet gemachtigd de grond voor operationele activiteiten te verkopen. De verwachtingen ten aanzien van toekomstige kasstromen duiden niet op de noodzaak tot het doorvoeren van een afwaardering. Tenslotte ligt een beëindiging van de activiteiten evenmin voor de hand.

Per 31 december 2007 was in relatie tot Schiphol Belgium NV (EUR 7,3 miljoen) en Tradeport Hongkong Ltd (EUR 2,4 miljoen, ons aandeel) sprake van verrekenbare tijdelijke verschillen en compensabele verliezen tot een totaal bedrag van EUR 9,7 miljoen waarvoor geen latente belastingvordering was opgenomen in verband met onzekerheid over de beschikbaarheid van fiscale winst waarmee de verrekenbare tijdelijke verschillen en compensabele verliezen zouden kunnen worden verrekend. Overigens is geen sprake van andere verrekenbare tijdelijke verschillen en compensabele verliezen waarvoor geen latente belastingvordering is opgenomen.

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

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

(in EUR 1.000)	Operationele activa	Activa in aanbouw	Vastgoed beleggingen	Derivaten	Totaal
Boekwaarde 31 december 2005	-	-	- 33.192	14.277	- 18.915
Specificatie van mutaties in 2006					
Effecten in verband met de vaststellingsovereenkomst:					
■ Vorming van actieve belastinglatenties	158.709	76.201	51.268	-	286.178
■ Vrijval van passieve belastinglatenties	-	-	22.975	-	22.975
Latente belasting over fiscale afschrijving vastgoedbeleggingen	-	-	- 5.667	-	- 5.667
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in de Winst & Verliesrekening	-	-	- 8.457	-	- 8.457
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in het Eigen Vermogen	-	-	-	2.382	2.382
Aanpassing door verlaging van het belastingpercentage	-	-	7.247	- 2.311	4.936
Overige mutaties	-	-	- 201	-	- 201
Totaal mutaties in het boekjaar	158.709	76.201	67.165	71	302.146
Boekwaarde 31 december 2006	158.709	76.201	33.973	14.348	283.231
Specificatie van mutaties in 2007					
Latente belasting over fiscale afschrijving vastgoedbeleggingen	-	-	- 4.763	-	- 4.763
Latente belasting over herinvesteringsreserve	-	-	- 4.738	-	- 4.738
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in de Winst & Verliesrekening	-	-	- 28.893	-	- 28.893
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in het Eigen Vermogen	-	-	-	- 10.614	- 10.614
Overige mutaties	-	-	44	-	44
Totaal mutaties in het boekjaar	-	-	- 38.350	- 10.614	- 48.964
Boekwaarde 31 december 2007	158.709	76.201	- 4.377	3.734	234.267

Volgens de fiscale openingsbalans in de vaststellingsovereenkomst bestaat een totaal verschil van EUR 1,3 miljard tussen het fiscale vermogen per 1 januari 2002 van EUR 3,2 miljard en het commerciële vermogen per die datum van EUR 1,9 miljard.

Dit heeft in 2006 geleid tot de volgende eenmalige mutaties in de latente belastingvorderingen en verplichtingen:

- de vorming van een actieve belastinglatentie van EUR 286,2 miljoen terzake van waarderingsverschillen ad EUR 1.122,6 miljoen. Dit betreft activa die in de fiscale balans worden gewaardeerd tegen de kostprijs gelijk aan de waarde in het economische verkeer per 1 januari 2002 en in de commerciële balans tegen een (lagere) historische kostprijs.
- de vrijval van in het verleden gevormde passieve belastinglatentie van EUR 23,0 miljoen terzake van waarderingsverschillen ad EUR 90,1 miljoen. Dit verschil betreft projecten (bouwlocaties en activa in aanbouw) die nog vóór het indienen van de fiscale openingsbalans in 2003 zijn gerealiseerd. Deze projecten zijn in de fiscale openingsbalans per 1 januari 2002 gewaardeerd tegen reële waarde terwijl zij commercieel per diezelfde datum nog tegen historische kostprijs werden verantwoord en pas bij latere realisatie tegen reële waarde. Bij die realisatie is een herwaardering en latente belastingverplichting verantwoord die nu, gegeven de hoger vastgestelde fiscale kostprijs, deels vrijvalt.

De waardering van vastgoed is per 1 januari 2002 commercieel en fiscaal gelijk aan de reële waarde per die datum. Doordat op vastgoed vervolgens fiscaal wordt afgeschreven (waarbij overigens rekening dient te worden gehouden met een restwaarde van 25%) en commercieel niet wordt afgeschreven, ontstaat een waarderingsverschil. Voor dit verschil wordt jaarlijks een overboeking doorgevoerd van kortlopende verplichtingen uit hoofde van winstbelasting naar de passieve belastinglatentie. De fiscale afschrijving van onroerend goed over 2002 en 2003 van EUR 16,4 miljoen leidt in 2006 tot de overboeking van kortlopende verplichtingen uit hoofde van winstbelasting naar de passieve belastinglatentie voor EUR 5,7 miljoen. Voor de jaren 2004 en 2005 bedroeg de fiscale afschrijving EUR 18,7 miljoen welke aanleiding gaf tot een overboeking van EUR 4,8 miljoen. Voor 2006 en 2007 zal ook sprake zijn van dergelijke overboekingen, welke echter nog niet werden verwerkt in afwachting van het indienen van een herziene aangifte winstbelasting voor deze jaren.

In 2007 is met betrekking tot de aangifte over 2004 en 2005 rekening gehouden met de vorming van een herinvesteringsreserve. Boekwinsten op bedrijfsmiddelen worden fiscaal gereserveerd met het oog op herinvestering. Commercieel worden boekwinsten direct verantwoord in de winst- en verliesrekening. De boekwinst die voor 2004 en 2005 in de herinvesteringsreserve is verantwoord betreft EUR 18,6 miljoen welke aanleiding gaf tot een overboeking van EUR 4,7 miljoen van de kortlopende belastingverplichtingen naar de latente belastingverplichtingen.

Daarnaast ontstaat een waarderingsverschil door commerciële herwaardering van het vastgoed. Fiscaal wordt vastgoed niet geherwaardeerd. Betreffende dit verschil is in 2007 EUR 28,9 miljoen (in 2006 8,6 EUR miljoen) gemuteerd in de latente belastingen in verband met vastgoedbeleggingen. Dit betreft de waardeveranderingen vastgoed ad EUR 111,7 miljoen (in 2006 EUR 28,6 miljoen) zoals verantwoord in de winst- en verliesrekening.

Tenslotte zijn in 2007, ten tijde van de aflossing van enkele leningen, de aan deze leningen gerelateerde derivaten afgewikkeld van EUR 42,3 miljoen. De terzake van deze derivaten opgenomen actieve belastinglatentie van EUR 10,8 miljoen is daarmee komen te vervallen en maakt onderdeel uit van de totale mutatie van EUR 10,6 miljoen in de belastinglatentie op derivaten.

19. Deelnemingen

Het verloop van de post deelnemingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Boekwaarde 1 januari	45.654	17.842
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Investeringen	343	23.708
Resultaat	10.896	10.714
Dividend	- 10.010	- 6.620
Omrekeningsverschillen	- 281	10
Overige mutaties	24	-
Totaal mutaties in het boekjaar	972	27.812
Boekwaarde 31 december	46.626	45.654

De investeringen in 2007 van EUR 0,3 miljoen betreffen Chinamex Europe Trade & Exhibition Center BV voor EUR 0,1 miljoen en Tradeport Hong Kong Ltd voor EUR 0,2 miljoen.

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

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

20. Vorderingen op deelnemingen

Het verloop van de vorderingen op deelnemingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Boekwaarde 1 januari	45.628	45.520
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Omrekeningsverschillen buiten afdekking	- 5	- 1.727
Omrekeningsverschillen tijdens afdekking	60	112
Rentebijdragen	497	1.723
Totaal mutaties in het boekjaar	552	108
Boekwaarde 31 december	46.180	45.628

De vorderingen op deelnemingen betreft uitsluitend de door Schiphol Group gehouden redeemable preference shares in Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd (BACH). Terzake van de redeemable preference shares is sprake van een cumulatief recht op dividend. Voorts zal de nominale waarde van deze aandelen binnen een termijn van maximaal tien jaar (uiterlijk in 2014) worden terugbetaald aan de aandeelhouders. Op basis van deze kenmerken worden de redeemable preference shares ad AUD 73,5 miljoen (EUR 46,2 miljoen) als langlopende vordering op deelneming geclassificeerd en de vergoeding op deze aandelen als financieringsbabe.

De rentebijbeschrijving in 2006 betreft een aanpassing van de waardering van de redeemable preference shares van nominale waarde naar geamortiseerde kostprijs. Waardering tegen geamortiseerde kostprijs heeft tot gevolg dat, indien BACH besluit gebruik te maken van haar mogelijkheid tot vervroegde aflossing, Schiphol Group op dat moment een verlies moet verantwoorden ter grootte van het verschil tussen de geamortiseerde kostprijs en de nominale waarde. Per 31 december 2007 bedroeg dit verschil EUR 2,2 miljoen.

Het op deze langlopende vordering aanwezige vreemde valuta risico wordt met ingang van september 2006 afgedekt gebruik makend van termijntransacties. Met de aangevane transacties wordt de positie in Australische dollars gehedged naar de euro. De afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde een kasstroomafdekking. De koersverschillen over de periode voorafgaand aan de afdekkingen en de perioden daartussen worden verantwoord in de winst- en verliesrekening, de koersverschillen tijdens de periode waarin sprake is van een afdekking in de reserve afdekkingstransacties.

De reële waarde van de vorderingen op deelnemingen bedraagt per 31 december 2007 EUR 44,9 miljoen (AUD 71,5 miljoen), de effectieve rente bedraagt 5,6%. De reële waarde wordt geschat door de toekomstige contractuele kasstromen te verdisconteren tegen de op dat moment gangbare marktrente die voor de geldnemer en voor vergelijkbare financiële instrumenten van toepassing is.

21. Overige financiële belangen

Overige financiële belangen betreft het 1% belang in Flughafen Wien AG. Waardering vindt plaats tegen reële waarde, welke wordt ontleend aan de beurskoers van het aandeel. In 2007 is de reële waarde gestegen met EUR 1,0 miljoen van EUR 15,6 tot EUR 16,6 miljoen. De waardeverhoging is verantwoord in de reserve overige financiële belangen.

22. Leasevorderingen

Het verloop van de leasevorderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Boekwaarde 1 januari	12.134	13.505
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rentebijbeschrijving op leasevorderingen	1.497	1.607
Ontvangen leasetermijnen	- 2.861	- 2.737
Overige mutaties	-	- 241
Totaal mutaties in het boekjaar	- 1.364	- 1.371
Boekwaarde 31 december	10.770	12.134

Van de leasevorderingen is per 31 december 2007 het kortlopende deel ad EUR 1,5 miljoen (per 31 december 2006 ad EUR 1,4 miljoen) verantwoord onder de vlottende activa.

Met ingang van 1992 huurt Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag BV (een 100% dochteronderneming van Schiphol Group, hierna Balnag) gedurende een totale huurtermijn van 20 jaar de verkeersstoren op het centrum van de luchthaven van een financieringsmaatschappij, Abinton BV. Gedurende dezelfde periode wordt de verkeersstoren door Balnag verhuurd aan Luchtverkeersleiding Nederland (hierna LVNL). Beide contracten betreffen een financiële lease. De vordering uit financiële lease betreft de verhuur aan LVNL. De verplichtingen aan Abinton BV zijn opgenomen onder de leaseverplichtingen. LVNL heeft aan het einde van de looptijd een optie tot koop van de verkeersstoren voor een bedrag van EUR 6,8 miljoen. De effectieve rente van het verhuurcontract tussen Balnag en de LVNL bedraagt 13,0%.

De resterende looptijd van de leasevorderingen is per 31 december 2007 als volgt. Het deel van de leasevorderingen met een looptijd korter dan een jaar is opgenomen onder de vlottende activa.

(in EUR 1.000)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar
Nominale termijnen financiële lease contracten	14.438	2.737	11.701	11.701	-
Rentebestanddeel in financiële lease termijnen	- 3.668	- 1.197	- 2.471	- 2.471	-
Boekwaarde van de vorderingen uit financiële lease	10.770	1.540	9.230	9.230	-

23. Leningen

Het verloop van de leningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Boekwaarde 1 januari	4.469	4.811
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rentebijbeschrijving	156	143
(De)consolidatie	416	- 220
Aflossing	-	- 38
Waardevermindering	- 1.600	- 227
Totaal mutaties in het boekjaar	- 1.028	- 342
Boekwaarde 31 december	3.441	4.469

Van de leningen is per 31 december 2007 het kortlopende deel ad EUR 0,04 miljoen (per 31 december 2006 ad EUR 0,3 miljoen) verantwoord onder de vlottende activa.

Inbegrepen zijn ondermeer twee leningen aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met een gezamenlijke aflossingswaarde van EUR 2,7 miljoen, rentepercentage van 0% en een resterende looptijd van 5 jaar. De boekwaarde van de leningen bedraagt per 31 december 2007 EUR 1,7 miljoen, de reële waarde bedraagt EUR 2,2 miljoen, de effectieve rente is 3,0%.

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

24. Overige langlopende vorderingen

De samenstelling van de overige langlopende vorderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Afgekochte erfpacht	3.781	3.860
Huurincentives	8.350	6.446
Totaal overige langlopende vorderingen	12.131	10.306

De post afgekochte erfpacht betreft de door Schiphol Group vooruitbetaalde huurtermijnen op grond die zij in erfpacht heeft verkregen. Huurincentives betreft de kostprijs van voordelen die Schiphol Group heeft verstrekt aan huurders bij aanvang van hun huurcontract. Beide posten worden over de termijn van de onderliggende overeenkomsten ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht.

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

25. Activa beschikbaar voor verkoop

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

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

26. Handels- en overige vorderingen

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

(in EUR 1.000)	2007	2006
Debiteuren	82.002	84.891
Te ontvangen baten	27.367	21.176
Omzetbelasting	25.332	18.920
Vooruitbetaalde kosten	16.596	19.404
Vorraden	5.571	2.565
Huurincentives	1.503	1.272
Participanten en deelnemingen	72	1
Afgekochte erfpacht	80	80
Overige vorderingen	24.304	9.819
	182.827	158.128

De handels- en overige vorderingen worden opgenomen tegen de reële waarde, gewoonlijk de nominale waarde, onder aftrek van een voorziening wegens oninbaarheid.

Per 31 december 2007 is de post debiteuren inclusief een voorziening voor oninbaarheid ad EUR 3,8 miljoen (per 31 december 2006: EUR 2,9 miljoen) en ontvangen waarborgsommen van EUR 1,1 miljoen. In 2007 is EUR 1,1 miljoen (in 2006 EUR 0,9 miljoen) onttrokken in verband met oninbaarheid van vorderingen en EUR 2,0 miljoen (in 2006 EUR 0,8 miljoen) gedoteerd ten laste van de winst- en verliesrekening.

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

27. Liquide middelen

De liquide middelen bestaan per 31 december 2007 voor EUR 101,7 miljoen (per 31 december 2006: EUR 260,8 miljoen) uit deposito's met een oorspronkelijke looptijd variërend van 0,1 tot 2,0 maanden (gemiddeld 0,5 maand). De gemiddelde rente op deze deposito's bedraagt 4,0% (per 31 december 2006 3,6%). De liquide middelen staan ter vrije beschikking.

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

28. Geplaatst kapitaal

Het maatschappelijk kapitaal bedraagt EUR 136.134.065 en is verdeeld in driehonderdduizend aandelen van EUR 453,78. Per 31 december 2007 zijn, evenals per 31 december 2006, 171.255 aandelen geplaatst en volgestort. De verdeling over aandeelhouders is als volgt:

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

29. Ingehouden winst

Op voorstel van de directie en na instemming met dit voorstel door de Raad van Commissarissen heeft de Algemene Vergadering van Aandeelhouders besloten tot uitkering van een dividend over 2006 van EUR 79,1 miljoen. Dit bedrag is bij uitkering in 2007 onttrokken aan de ingehouden winst. Het dividend over 2005 bedroeg EUR 55,3 miljoen en is in 2006 uitgekeerd en onttrokken aan de ingehouden winst.

Het netto resultaat over 2007 is geheel toegevoegd aan de ingehouden winst. Daarmee is in de ingehouden winst per 31 december 2007 nog begrepen het voorstel voor het over 2007 uit te keren dividend, zoals nader toegelicht onder de Overige gegevens.

30. Overige reserves

Het verloop van de overige reserves is als volgt:

	Reserve			Totaal
	Reserve omrekeningsverschillen	Reserve overige financiële belangen	Reserve afdekking transacties	
(in EUR 1.000)				
Stand per 31 december 2005	- 628	5.645	- 307	4.710
Specificatie van mutaties in 2006				
Omrekeningsverschillen	89	-	-	89
Mutaties in de reële waarde	-	2.921	-	2.921
Omrekeningsverschillen gehedgde leningen	-	-	14.603	14.603
Omrekeningsverschillen gehedgde vorderingen op deelnemingen	-	-	112	112
Mutaties in de reële waarde van afdekkinginstrumenten	-	-	- 8.499	- 8.499
Waarvan mutaties ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening	-	-	315	315
Latente winstbelasting over waardemutaties derivaten	-	-	2.382	2.382
Aanpassing tarief van de vennootschapsbelasting	-	-	- 2.311	- 2.311
Totaal mutaties in het boekjaar	89	2.921	6.602	9.612
Stand per 31 december 2006	- 539	8.566	6.295	14.322
Specificatie van mutaties in 2007				
Omrekeningsverschillen	499	-	-	499
Mutaties in de reële waarde	-	966	-	966
Omrekeningsverschillen gehedgde leningen	-	-	2.138	2.138
Omrekeningsverschillen gehedgde vorderingen op deelnemingen	-	-	60	60
Mutaties in de reële waarde van afdekkinginstrumenten	-	-	- 2.034	- 2.034
Waarvan mutaties ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening	-	-	1.244	1.244
Latente winstbelasting over waardemutaties derivaten	-	-	157	157
Afwikkeling van afdekkingtransacties	-	-	- 5.635	- 5.635
Overige mutaties	-	-	- 50	- 50
Totaal mutaties in het boekjaar	499	966	- 4.120	- 2.655
Stand per 31 december 2007	- 40	9.532	2.175	11.667

Reserve omrekeningsverschillen

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

Reserve overige financiële belangen

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

Reserve afdekkingstransacties

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

De afwikkeling van afdekkingstransacties van EUR 5,6 miljoen in 2007 betreft de aflossing van EUR 88,0 miljoen bestaande uit USD 75 miljoen en JPY 5 miljard. De cumulatieve koersverschillen op beide leningen van EUR 37,1 miljoen zijn bij aflossing vrijgevallen uit de reserve afdekkingstransacties, evenals de reële waarde van de gerelateerde derivaten van EUR 42,3 miljoen vermindert met de latente belastingverplichting van EUR 10,8 miljoen.

Voor een nadere toelichting over beperkingen aan de uitkeerbaarheid van reserves wordt verwezen naar paragraaf 44 over het eigen vermogen in de enkelvoudige balans.

31. Minderheidsaandeelhouders

Onder minderheidsaandeelhouders is per 31 december 2007 het aandeel van derden in het vermogen van de groepsmaatschappijen Eindhoven Airport NV en Avioport S.p.A opgenomen.

32. Leningen

De samenstelling van de leningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Aflossing in	Rente	Valuta	Nominaal (in 1.000)	Referentie afdekking	2007	2006
ISIN898	2007	0,67%	JPY	5.000.000	A	-	31.823
ISIN798	2009	1,08%	JPY	5.000.000	B	30.318	31.823
ISIN052	2009	Euribor+opslag	EUR	27.000	C	27.000	27.000
ISIN238	2007	USDlibor+opslag	USD	75.000	D	-	56.827
ISIN245	2018	5,16%	EUR	30.000		29.925	29.918
ISIN610	2010	Euribor+opslag	EUR	30.000		30.000	30.000
ISIN269	2013	4,38%	EUR	300.000		299.104	298.941
ISIN603	2008	Euribor+opslag	EUR	50.000		50.000	-
ISIN392	2009	4,67%	EUR	70.000		70.000	-
EMTN programma						536.347	506.332
ING Bank	2011	Euribor+opslag	EUR	21.715	E,G,H	21.715	21.715
Fortis Bank	2011	Euribor+opslag	EUR	10.463	I	10.463	10.463
ING Bank	2011	Euribor+opslag	EUR	4.727		4.727	4.727
ING Bank	2011	Euribor+opslag	EUR	11.927		11.927	11.927
ING Bank	2011	Euribor+opslag	EUR	12.448	J	12.448	12.448
Fortis Bank	2011	Euribor+opslag	EUR	15.135	F	15.135	15.135
Leningen AREB CV						76.415	76.415
Europese Investeringsbank							
	2006-2011	3,75%	EUR	150.000		107.888	136.222
Avioport fase 1	2013	Euribor+opslag	EUR	28.000	K	28.000	27.497
Avioport fase 2	2010	Euribor+opslag	EUR	21.750		8.157	-
Villa Carmen fase 1	2011	Euribor+opslag	EUR	14.100	L	5.195	1.081
Overige						20.371	22.050
Overige leningen						61.723	50.628
Totaal leningen						782.373	769.597

Van de leningen is per 31 december 2007 het kortlopende deel ad EUR 83,1 miljoen (per 31 december 2006 ad EUR 116,9 miljoen) verantwoord onder de kortlopende verplichtingen.

In 1999 is door Schiphol Group een Euro Medium Term Note (EMTN) programma gelanceerd, waarmee in de komende jaren naar behoefte financiële middelen ter beschikking staan tot een maximum van EUR 1.000 miljoen, mits het prospectus jaarlijks wordt geactualiseerd. Het prospectus werd in het voorjaar van 2007 geactualiseerd. Ultimo 2007 is voor een totaal van EUR 536,3 miljoen opgenomen. Schiphol Group kan verplicht worden tot vervroegde aflossing onder omstandigheden die in dat kader als gebruikelijk kunnen worden aangemerkt. Gedurende 2007 is van dergelijke omstandigheden geen sprake geweest.

Schiphol Group heeft in juni 2007 twee leningen uit het EMTN programma afgelost. Het betreft een lening van JPY 5 miljard en een lening van USD 75 miljoen. Tegelijkertijd zijn twee aan deze leningen gerelateerde derivaten afgewikkeld; een valutaswap van JPY 5 miljard en een valutarenteswap van USD 75 miljoen. Deze transacties hebben geleid tot een gezamenlijke uitgaande kasstroom van in totaal EUR 125,1 miljoen. In juni 2007 is een nieuwe lening van EUR 50,0 miljoen geplaatst onder het EMTN programma met een looptijd van 1,5 jaar en een variabele rente (Euribor + opslag). In oktober 2007 is een nieuwe lening van EUR 70,0 miljoen geplaatst onder het EMTN programma met een looptijd van 2 jaar en een vaste rente van 4,67%.

Daarnaast is in 2002 een overeenkomst gesloten met de Europese Investeringsbank voor een faciliteit van EUR 150,0 miljoen. Dit bedrag is in 2003 opgenomen. Aflossing vindt plaats met ingang van augustus 2006 door middel van tien halfjaarlijkse annuïteiten. Schiphol Group kan verplicht worden tot vervroegde aflossing van de lening indien (naast de in dat kader gebruikelijke omstandigheden) andere leningen vervroegd worden afgelost of indien het eigen vermogen minder dan 30% van de activa bedraagt. Hiervan is in 2007 geen sprake geweest. Additionele zekerheden kunnen worden verlangd indien de credit rating beneden "A" (S&P) of "A2" (Moody's) komt. Net als in voorgaande jaren is de credit rating van schuld papier, uitgegeven onder het EMTN programma door NV Luchthaven Schiphol en Schiphol Nederland BV in 2007 door S&P vastgesteld op AA en door Moody's op Aa3. Vooruitlopend op de voorgenomen privatisering plaatste Standard & Poor's de credit rating op 29 juni 2006 op Negative Outlook. Dit gebeurde omdat de aandeelhouders hadden gesuggereerd een substantieel eenmalig dividend uit te laten keren aan de huidige aandeelhouders ten tijde van de privatisering. De aandeelhouders hebben inmiddels aangegeven dat een dergelijk dividend ook onafhankelijk van de privatisering moet worden overwogen. Over de omvang van het dividend bestaat nog geen duidelijkheid.

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

Naast de ruimte in het EMTN programma beschikt Schiphol Group over een drietal kredietfaciliteiten bij ABN AMRO Bank en ING BANK, gezamenlijk groot EUR 275,0 miljoen waarvan EUR 200,0 miljoen gecommiteerd. Momenteel wordt van deze faciliteiten geen gebruik gemaakt.

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

Door Avioport Spa (een 70% dochteronderneming van Schiphol Group) is een hypothecaire lening overeengekomen met een tweetal banken (Efibanca en Banca Popolare Italiana) tot een totaalbedrag van EUR 49,8 miljoen (EUR 28,0 miljoen voor fase 1 en EUR 21,8 miljoen voor fase 2). Per 31 december 2007 was hiervan opgenomen EUR 36,2 miljoen (EUR 28,0 miljoen voor fase 1 en EUR 8,2 miljoen voor fase 2). Als onderpand voor fase 1 gelden de gebouwen, de aandelen en de huurinkomsten, voor fase 2 het gehele project. De aandeelhouders hebben zich daarnaast verplicht tot de inbreng van financiële middelen om, in aanvulling op voornoemde lening, zorg te dragen voor de financiering van het totale project.

Door Villa Carmen Srl (een dochteronderneming van de joint venture Villa Carmen BV waarin Schiphol Group een aandeel heeft van 47,44%) is een hypothecaire lening overeengekomen met een drietal banken (Efibanca, Banca Popolare Italiana en Unicredit) tot een totaalbedrag van EUR 29,8 miljoen (ons proportionele aandeel is EUR 14,1 miljoen). Per 31 december 2007 was hiervan opgenomen EUR 11,0 miljoen (ons proportionele aandeel is EUR 5,2 miljoen). Als onderpand gelden de gebouwen. Malpensa Real Estate II BV (MRE II BV) heeft zich als aandeelhouder in Villa Carmen BV verplicht tot inbreng van haar aandeel (47,44%) van EUR 11,0 miljoen in de vorm van eigen vermogen of niet rente dragend vreemd vermogen, achtergesteld bij voornoemde leningen.

Tenslotte is in de overige leningen begrepen een lening opgenomen door Malpensa Real Estate BV bij Efibanca van EUR 7,8 miljoen. De lening heeft een looptijd tot 2008. Schiphol Group staat garant voor de verplichtingen die uit deze lening voortvloeien.

Van het totale bedrag aan leningen is EUR 30,3 miljoen opgenomen in Japanse Yen (JPY 5 miljard). Voor EUR 159,0 miljoen staan leningen uit met een variabele rente. In lijn met het beleid Financieel Risico Management zijn ter afdekking van de door variabele rente en vreemde valuta aanwezige risico's renteswaps, rentecaps, valutaswaps en in enkele gevallen gecombineerde valuta rente swaps afgesloten op de leningen. De aangegane transacties komen in beginsel op relevante kenmerken zoals looptijd, omvang en dergelijke volledig overeen met de onderliggende leningen en hedgen de posities naar euro en of vaste dan wel gemaximeerde rente. Alle afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde kasstroomafdekkingen.

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

Referentie	Wederpartij	Type	Rente	Valuta	Notional	Looptijd	Reële waarde in EUR 1.000 per	
							31 december 2007	31 december 2006
A	UBS AG	Valutaswap	5,27%	JPY	5.000.000	2007	-	13.152
B	UBS AG	Valutaswap	5,59%	JPY	5.000.000	2009	14.566	14.499
C	UBS AG	Renteswap	5,63%	EUR	27.000	2009	992	1.488
D	ABN AMRO	Valutarente swap	5,26%	USD	75.000	2007	-	27.228
E	ING	Renteswap	4,84%	EUR	10.858	2011	- 146	11
F	ING	Renteswap	4,12%	EUR	12.600	2011	- 168	33
G	ING	Rentecap	4,25%	EUR	7.250	2011	- 124	- 81
H	ING	Rentecap	4,12%	EUR	3.600	2011	- 71	- 47
I	ING	Rentecap	4,12%	EUR	900	2011	- 18	- 12
J	ING	Rentecap	3,50%	EUR	10.800	2011	- 399	- 319
K	Efibanca	Renteswap	4,32%	EUR	21.000	2013	- 123	-
L	Efibanca	Renteswap	4,30%	EUR	12.041	2011	- 22	-
M	ING	Termijn-transactie	n.v.t.	AUD	73.500	2008	129	-
M	ABN AMRO	Termijn-transactie	n.v.t.	AUD	73.500	2007	-	478
Totaal							14.616	56.430
Verantwoord in de balans onder:								
Vaste activa							- 1.071	- 459
Langlopende verplichtingen							15.558	16.031
Kortlopende verplichtingen							129	40.858
							14.616	56.430

Referentie M betreft de derivaten ter afdekking van omrekeningsverschillen op de redeemable preference shares zoals verantwoord onder de vorderingen op deelnemingen.

Referentie L betreft een afdekking van de financiering van de vastgoed ontwikkeling in Villa Carmen Srl. De veronderstellingen wat betreft de groei van de lening zijn niet uitgekomen en deze groei loopt nu achter bij de groei van het derivaat. Om deze reden kan deze afdekkingstransactie in 2007 niet als effectief worden aangemerkt. De mutaties in de reële waarde van het derivaat worden verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de financiële baten en lasten.

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

De resterende looptijd van de leningen per 31 december 2007 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)	> 1 jaar en				
		Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar	≤ 5 jaar	> 5 jaar
EMTN programma		536.347	49.830	486.517	156.637	329.880
Leningen AREB CV		76.415	-	76.415	76.415	-
Europese Investeringsbank		107.888	29.407	78.481	78.481	-
Overige leningen		61.723	3.866	57.857	56.255	1.602
Totaal leningen		782.373	83.103	699.270	367.788	331.482

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 2007	31 december 2007
EMTN programma		536.347	570.458
Leningen AREB CV		76.415	76.415
Europese Investeringsbank		107.888	94.101
Overige leningen		61.723	63.597
Totaal leningen		782.373	804.571

	(in EUR 1.000)	Boekwaarde	Reële waarde
		31 december 2006	31 december 2006
EMTN programma		506.332	534.082
Leningen AREB CV		76.415	76.415
Europese Investeringsbank		136.222	123.448
Overige leningen		50.628	52.286
Totaal leningen		769.597	786.231

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

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

(in EUR 1.000)	Leningen		Totaal
	> 1 jaar	≤ 1 jaar	
Boekwaarde 31 december 2005	775.252	28.359	803.611
Specificatie van mutaties in 2006			
Nieuw opgenomen	9.136	-	9.136
Rentebijbeschrijving	529	-	529
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	- 117.577	117.577	-
Aflossing	-	- 21.604	- 21.604
Acquisities	-	- 7.642	- 7.642
Omrekeningsverschillen	- 14.603	-	- 14.603
Overige mutaties	-	170	170
Totaal mutaties in het boekjaar	- 122.515	88.501	- 34.014
Boekwaarde 31 december 2006	652.737	116.860	769.597
Specificatie van mutaties in 2007			
Nieuw opgenomen	135.094	-	135.094
Rentebijbeschrijving	388	-	388
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	- 86.812	86.812	-
Aflossing	-	- 120.737	- 120.737
Omrekeningsverschillen	- 2.137	-	- 2.137
Overige mutaties	-	168	168
Totaal mutaties in het boekjaar	46.533	- 33.757	12.776
Boekwaarde 31 december 2007	699.270	83.103	782.373

De financiële instrumenten van Schiphol Group betreft de in deze paragraaf toegelichte leningen o/g en derivaten alsook de vorderingen op deelnemingen (20), overige financiële belangen (21), leningen u/g (23), handels- en overige vorderingen (26), liquide middelen (27), enkele posten onder de overige langlopende verplichtingen (36) en de handels- en overige schulden (38). Voor een nadere toelichting bij deze financiële instrumenten wordt verwezen naar de tussen haakjes vermelde paragrafen.

33. Leaseverplichtingen

De samenstelling van de leaseverplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Wederpartij	Effectieve rente	Einde looptijd	2007	2006
P1 / Traverse	ABP	6,7%	2035	54.720	55.472
Triport	ABP	7,0%	2034	56.342	57.122
Verkeerstoren	Abinton BV	7,7%	2012	11.043	12.455
Overige				2.823	3.225
Totaal leaseverplichtingen				124.928	128.274

Van de leaseverplichtingen is per 31 december 2007 het kortlopende deel ad EUR 3,5 miljoen (per 31 december 2006 ad EUR 3,2 miljoen) verantwoord onder de kortlopende verplichtingen.

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

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

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

De resterende looptijd van de lease verplichtingen is per 31 december 2007 als volgt. Het deel van de lease verplichtingen met een looptijd korter dan een jaar is opgenomen onder de kortlopende verplichtingen.

(in EUR 1.000)	Totaal	> 1 jaar en			
		≤ 1 jaar	> 1 jaar	≤ 5 jaar	> 5 jaar
Nominale termijnen financiële lease contracten	267.472	12.023	255.449	50.091	205.358
Rentebestanddeel in financiële lease termijnen	- 142.544	- 8.560	- 133.984	- 31.238	- 102.746
Boekwaarde van de verplichtingen uit financiële lease	124.928	3.463	121.465	18.853	102.612

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

(in EUR 1.000)	2007	2006
Boekwaarde 1 januari	128.274	132.272
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Nieuwe lease overeenkomsten	68	287
(De)consolidaties	-	- 2.380
Acquisities	-	1.352
Rentebijbeschrijving op leaseverplichtingen	9.993	10.171
Betaalde lease termijnen	- 13.356	- 13.242
Overige mutaties	- 51	- 186
Totaal mutaties in het boekjaar	- 3.346	- 3.998
Boekwaarde 31 december	124.928	128.274

34. Personeelsbeloningen

De personeelsbeloningen betreffen de volgende netto verplichtingen:

(in EUR 1.000)	Andere lange termijn			Totaal
	Vergoeding na uitdiensttreding	personeelsbeloningen	Ontslagvergoedingen	
Boekwaarde 31 december 2006				
Waarde van de verplichtingen	52.195	9.066	5.005	66.266
Waarde van de beleggingen	12.047	-	-	12.047
	40.148	9.066	5.005	54.219
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 1.451	-	- 17	- 1.468
Verplichting in de balans	38.697	9.066	4.988	52.751
Boekwaarde 31 december 2007				
Waarde van de verplichtingen	45.738	9.361	4.286	59.385
Waarde van de beleggingen	14.091	-	-	14.091
	31.647	9.361	4.286	45.294
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 1.492	-	- 8	- 1.500
Verplichting in de balans	30.155	9.361	4.278	43.794

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

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

Ontslagvergoedingen betreffen wachtgeld, BUT en Loonsuppletie werkloosheid.

De toegezegd-pensioenregeling die Schiphol Group heeft ondergebracht bij ABP wordt verantwoord als toegezegde-bijdragenregeling. Een nadere toelichting hieromtrent is opgenomen in paragraaf 39. De pensioenregelingen van enkele dochtermaatschappijen die ook kwalificeren als toegezegd-pensioenregeling worden wel als zodanig verantwoord. Ten aanzien van deze pensioenregelingen hebben de waarde van de verplichtingen, de waarde van de beleggingen en de niet in aanmerking genomen actuariële resultaten zich gedurende de afgelopen jaren als volgt ontwikkeld:

(in EUR 1.000)	2007	2006	2005	2004
Boekwaarde 31 december				
Waarde van de verplichtingen	16.585	14.420	11.014	7.638
Waarde van de beleggingen	13.631	12.047	8.413	5.571
	2.954	2.373	2.601	2.067
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 951	- 240	- 473	151
Verplichting in de balans	2.003	2.133	2.128	2.218

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

(in EUR 1.000)	Andere lange termijn			Totaal
	Vergoeding na uitdiensttreding	personeelsbeloningen	Ontslagvergoedingen	
Opbouw of toekenning van rechten	3.159	1.408	606	5.173
Toevoeging van interest	2.093	273	234	2.600
Bate uit hoofde van actuariële winsten en verliezen	3	- 899	-	- 896
Vrijval (o.m. door wijziging van de regeling)	- 1.564	-	- 881	- 2.445
Verwachte baten uit beleggingen	- 474	-	-	- 474
Overige kosten	54	5	-	59
Totale kosten ten laste van 2006	3.271	787	- 41	4.017
Opbouw of toekenning van rechten	2.708	1.318	2.977	7.003
Toevoeging van interest	1.850	284	105	2.239
Bate uit hoofde van actuariële winsten en verliezen	-	- 242	-	- 242
Vrijval (o.m. door wijziging van de regeling)	- 6.507	-	-	- 6.507
Verwachte baten uit beleggingen	- 548	-	-	- 548
Overige kosten	80	- 8	7	79
Totale kosten ten laste van 2007	- 2.417	1.352	3.089	2.024

De vrijval (o.m. door wijziging van de regeling) in 2007, voor wat betreft de vergoedingen na uitdiensttreding, betreft de tegemoetkoming ziektekosten gepensioneerden. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar personeelsbeloningen in paragraaf 5. Opgemerkt wordt dat de voorziening voor deze regeling geheel is gevormd ten laste van het eigen vermogen als onderdeel van de transitie naar IFRS per 1 januari 2004.

Ten aanzien van de toegezegd-pensioenregelingen onder de vergoedingen na uitdiensttreding wordt in 2008 een totale last voor de werkgever verwacht van EUR 1,1 miljoen. De werkelijke lasten uit hoofde van deze regelingen bedroegen in 2007 EUR 2,0 miljoen, zoals toegelicht onder personeelsbeloningen in paragraaf 5.

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

(in EUR 1.000)	Andere lange termijn			Totaal
	Vergoeding na uitdiensttreding	personeelsbeloningen	Ontslagvergoedingen	
Boekwaarde 31 december 2005	38.915	9.474	6.555	54.944
Specificatie van mutaties in 2006				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	3.271	787	- 41	4.017
(De)consolidatie	396	-	-	396
Uitkeringen gedurende het boekjaar	- 2.518	- 1.195	- 1.832	- 5.545
Betaling van premies	- 1.369	-	-	- 1.369
Overige mutaties	2	-	306	308
Totaal mutaties in het boekjaar	- 218	- 408	- 1.567	- 2.193
Boekwaarde 31 december 2006	38.697	9.066	4.988	52.751
Specificatie van mutaties in 2007				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	- 2.417	1.352	3.089	2.024
Uitkeringen gedurende het boekjaar	- 3.666	- 1.140	- 3.799	- 8.605
Betaling van premies	- 2.552	-	-	- 2.552
Overige mutaties	93	83	-	176
Totaal mutaties in het boekjaar	- 8.542	295	- 710	- 8.957
Boekwaarde 31 december 2007	30.155	9.361	4.278	43.794

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

	31 december 2007	31 december 2006
Disconteringsvoet	5,25%	4,50%
Beleggingsrendement	5,25%	4,50%
Inflatie	2,00%	2,00%
Algemene salarisstijging	2,00%	2,00%
Overlevingskansen	GBM/V 2000-2005 inclusief sterftetrend (generatietafels) met een terugstelling van 3 jaar voor mannen en 1 jaar voor vrouwen	GBM/V 1995-2000 met een terugstelling van 2 jaar voor mannen en 1 jaar voor vrouwen
Individuele salarisstijging, afhankelijk van leeftijd	3,00% (tot 39 jaar), 2,00% (tot 49 jaar), 1,00% (tot 59 jaar), 0,00% (tot 65 jaar)	3,00% (tot 39 jaar), 2,00% (tot 49 jaar), 1,00% (tot 59 jaar), 0,00% (tot 65 jaar)
Leeftijdsverschil	Aangenomen wordt dat mannelijke deelnemers 3 jaar ouder zijn dan hun echtgenote	Aangenomen wordt dat mannelijke deelnemers 3 jaar ouder zijn dan hun echtgenote
Arbeidsongeschiktheid	GMD 1994, vermenigvuldigd met 25%	GMD 1994, vermenigvuldigd met 25%
Ontslagkansen, afhankelijk van leeftijd	4,20% (voor 25 jaar) tot 0,10% (voor 60 jaar)	4,20% (voor 25 jaar) tot 0,10% (voor 60 jaar)
Blijfkansen	100%	100%
(met betrekking tot FLO)		

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

35. Overige voorzieningen

In 2004 is vast komen te staan dat Schiphol Group een verplichting heeft in het kader van enkele claims en geschillen. De terzake van deze claims en geschillen gezamenlijk ten laste van 2004 getroffen voorziening van EUR 10,0 miljoen is in 2007, evenals in 2006, ongewijzigd gebleven.

De voornaamste van voornoemde claims en geschillen betreft de gevolgen van het bouwverbod voor het Groenenbergterrein. Bebouwing van het Groenenbergterrein zou de gebruiksmogelijkheden van de Aalsmeerbaan, naar de in 2003 beschikbare inzichten, ernstig kunnen verstoren. Door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is daarom in februari 2003 voor dit terrein een bouwverbod ex. artikel 38 van de Luchtvaartwet (oud) afgekondigd. De economische eigenaar van het terrein (Chipshol) heeft in juni 2003 een claim ingediend bij Schiphol Group voor de schade die de wet voorziet bij het treffen van dit bouwverbod (artikel 50 Luchtvaartwet).

Op basis van voortschrijdend inzicht en nieuwe gegevens is door de Minister van Verkeer en Waterstaat geoordeeld dat handhaving van het bouwverbod voor het terrein niet langer nodig was. Op 28 juni 2007 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, naar aanleiding van bezwaarschriften van Schiphol Group en Chipshol, het bouwverbod opgeheven. Dit betekent dat het Groenenbergterrein ontwikkelingsmogelijkheden biedt. Dit leidt bij opheffing van het bouwverbod tot waardevermeerdering van het terrein. Zoals bij de schadeloosstelling bij het opleggen van het bouwverbod is ook in de wet voorzien in een regeling bij opheffing en waardevermeerdering (afzonderlijke terugbetalingprocedure ex artikel 55 Luchtvaartwet). Schiphol Group heeft deze procedure tegen Chipshol inmiddels gestart.

In haar eindvonnis van 30 januari 2008 heeft de rechtbank de schadeloosstelling die Schiphol Group aan Chipshol moet betalen op basis van artikel 50 Luchtvaartwet bepaald op EUR 16,0 miljoen (vermeerderd met een bedrag aan wettelijke rente tot en met 31 december 2007 opgelopen tot EUR 4,0 miljoen). De claim van Chipshol inzake belastingschade is afgewezen. Beide partijen gaan tegen het vonnis in cassatie. Medio 2007 heeft Schiphol Group een bedrag van EUR 19,0 miljoen ter voldoening van een tussenvonnis bij wijze van voorschot aan Chipshol betaald. Chipshol heeft op last van de rechter ter afdekking van het restitutierisico van dit bedrag een bankgarantie ten behoeve van Schiphol Group gesteld van EUR 21,5 miljoen. In de door haar aanhangig gemaakte procedure ex artikel 55 Luchtvaartwet verzoekt Schiphol Group vast te stellen wat de waardevermeerdering van het terrein is 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.

Gelet op het voorgaande is de directie van mening dat op dit moment de schatting die zij heeft gemaakt van de verplichtingen van Schiphol Group ten tijde van het opmaken van de jaarrekening over 2006 niet hoeft te worden herzien. Zij verwacht dat het uiteindelijke restbedrag aan schadeloosstelling dat Schiphol Group aan Chipshol verschuldigd blijkt inzake het Groenenbergterrein de voorziening die terzake is getroffen niet zal overschrijden.

36. Overige langlopende verplichtingen

De samenstelling van de overige langlopende verplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Vooruitontvangen erfpacht	57.046	50.304
Schuld aan Martinair Holland NV	15.700	15.700
Ongerealiseerde winst inbreng Schiphol Logistics Park CV	4.590	4.590
Huurincentives	850	785
	78.186	71.379

Voor genoemde schuld aan Martinair Holland NV van EUR 15,7 miljoen vloeit voort uit een contract dat eind 2006 door SRE BV en Martinair Holland NV werd ondertekend voor de realisatie van een nieuw hoofdkantoor voor Martinair Holland NV van circa 13.000 m² op Schiphol-Oost. Met de voortijdig beëindiging van haar huidige erfpachtcontract, welke zou aflopen in 2042, en verhuizing van Schiphol-Centrum naar Schiphol-Oost maakt Martinair Holland NV plaats voor een mogelijke toekomstige uitbreiding van de terminal. De investering betreft de verkrijging door Schiphol Group van het economische eigendom van de betreffende grond. Deze grond zal door Martinair Holland NV als bouwterrein (vrij van opstallen) aan Schiphol Group worden geleverd nadat zij haar nieuwe hoofdkantoor heeft kunnen betrekken en het oude hoofdkantoor heeft kunnen slopen. Het bedrag van EUR 15,7 miljoen is toegevoegd aan de boekwaarde van het betreffende terrein onder de activa in aanbouw ten behoeve van operationele activiteiten. Betaling zal plaatsvinden uiterlijk 31 december 2009.

In 2006 heeft SRE BV een terrein ingebracht in Schiphol Logistics Park CV en daarmee een belang verworven in deze vennootschap van ruim 38%. Het verschil tussen de reële waarde van het terrein bij inbreng van EUR 23,7 miljoen en de totale kostprijs van het terrein van EUR 11,7 miljoen bedraagt EUR 12,0 miljoen. In overeenstemming met de grondslagen van waardering en resultaatbepaling dient van deze winst het deel gelijk aan het belang van SRE BV in Schiphol Logistics Park CV van ruim 38% of wel EUR 4,6 miljoen als ongerealiseerd te worden beschouwd.

De post afgekochte 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.

Huurincentives betreft de kostprijs van voordelen die Schiphol Group heeft verstrekt aan huurders bij aanvang van hun huurcontract. Deze worden over de termijn gedurende welke de huurincentives van toepassing zijn ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht.

37. Winstbelasting

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

De schuld uit hoofde van winstbelasting in de balans per 31 december 2007 van EUR 8,6 miljoen betreft de som van de over de jaren 2003 tot en met 2007 verschuldigde winstbelasting. Hierop zijn de reeds betaalde voorlopige aanslagen in mindering gebracht.

38. Handels- en overige schulden

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

(in EUR 1.000)	2007	2006
Schulden aan leveranciers	84.529	70.069
Schulden aan banken	82	8.322
Schulden ter zake van loonbelastingen en premies sociale verzekeringen	5.269	6.776
Schulden ter zake van pensioenen	756	536
Te betalen interest	14.967	21.407
Verplichting schrijnende gevallen	10.000	10.000
Verplichting Stichting Mainport en Groen	8.500	8.500
Nog te betalen kosten	80.758	70.320
Vooruitontvangen baten	30.921	31.634
Vooruitontvangen erfpacht	1.162	1.003
Huurincentives	1.197	891
Overige schulden	28.847	30.361
	266.988	259.819

Schiphol Group heeft in 2006 EUR 10,0 miljoen beschikbaar gesteld voor een verbetering van het woon- en werkklimaat in de omgeving van de luchthaven. Deze financiële bijdrage, die naar verwachting in 2008 zal worden uitgekeerd, komt ten goede aan omwonenden die zich in een zogenoemde schrijnende situatie bevinden. Zij ondervinden ernstige hinder van het vliegverkeer maar vallen buiten alle wettelijke regels die dit moeten compenseren. Voor deze omwonenden worden maatregelen op maat ontwikkeld om hun problemen te helpen oplossen.

Voorts heeft Schiphol Group in 2006 ook EUR 8,5 miljoen ter beschikking gesteld aan de Stichting Mainport en Groen. Dit bedrag is in 1996 toegezegd met de afspraak dat de uitkering in 2006 zou plaatsvinden op basis van nader uitgewerkte plannen. Uitkering wordt nu verwacht in 2008. De Stichting Mainport en Groen zet zich in voor een aantrekkelijk groen landschap om de luchthaven Schiphol.

De bijdragen van EUR 10,0 miljoen en EUR 8,5 miljoen zijn in de winst- en verliesrekening verantwoord onder de overige bedrijfskosten ten laste van 2006.

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

39. Voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen

Pensioenregeling

Schiphol Group heeft de pensioenregeling ondergebracht bij het ABP. Op basis van de bepalingen in de pensioenregeling kwalificeert de regeling als een toegezegd-pensioenregeling. Dit betekent dat Schiphol Group haar proportionele aandeel in de contante waarde van toegekende aanspraken, de fondsbeleggingen en de baten en lasten die voortvloeien uit de regeling dient weer te geven, inclusief bijbehorende informatie op te nemen in de toelichting. Schiphol Group beschikt evenwel over onvoldoende informatie om de verwerkingsmethodiek voor toegezegd-pensioenregelingen toe te passen. Naar informatie van het ABP is ABP op dit moment niet in staat de gegevens aan te leveren die noodzakelijk zijn voor het verantwoorden van de pensioenregeling als een toegezegd-pensioenregeling. Er is geen consistente en betrouwbare basis om de verplichting, fondsbeleggingen en kosten van de regeling van ABP toe te rekenen aan individuele aangesloten werkgevers die deelnemen aan het plan. Dit omdat de regeling de aangesloten werkgevers blootstelt aan actuariële risico's die verband houden met de huidige en voormalige werknemers van andere aangesloten werkgevers. Dientengevolge wordt de regeling verwerkt volgens de methodiek voor toegezegde-bijdragenregelingen. Schiphol Group heeft de premie die verschuldigd is aan het ABP als last in de winst en verliesrekening verantwoord. Voor zover de premie nog niet is betaald, is een verplichting opgenomen op de balans.

Terzake van het proportionele aandeel van Schiphol Group in overschotten of tekorten van het pensioenfonds kan nog het volgende worden opgemerkt. Het reglement voorziet in geen enkel opzicht in de mogelijkheid van bijstortingen en of onttrekkingen aan het fonds. Voor Schiphol Group zullen overschotten en tekorten daardoor uitsluitend kunnen leiden tot wijzigingen in de in de toekomst af te dragen premie. De hoogte van de premie is afhankelijk van de (verwachtingen ten aanzien van de) financiële positie van het pensioenfonds, welke positie wordt uitgedrukt in een dekkingsgraad. ABP had per 31 december 2007 een dekkingsgraad van 140,3% (ten opzichte van 134% per 31 december 2006). ABP heeft met voornoemde ontwikkeling in de dekkingsgraad de doelstellingen en eisen in het herstelplan reserve tekort gehaald, ook gezien het feit dat met ingang van 2007 sprake is van een kostendekkende premie. Voor 2008 blijft de pensioenpremie vrijwel onveranderd.

Convenanten "leefbaarheid" en "hinderbeperkende maatregelen Schiphol"

In juni 2007 hebben de minister van Verkeer en Waterstaat, de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de provincie Noord Holland, de gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam en Amstelveen, Luchtverkeersleiding Nederland (hierna LVNL), NV Luchthaven Schiphol (hierna Schiphol Group) en de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV twee convenanten gesloten.

Convenant "leefbaarheid"

Dit convenant heeft als doel om, uiterlijk 1 januari 2008 en in onderlinge samenhang, twee uitvoeringsplannen op te stellen. Het eerste plan betreft de, voor de korte termijn, te starten omgevingsprojecten op microklimaatniveau die bijdragen aan de verbetering van de omgevingskwaliteit in specifieke woonkernen (Zwanenburg, Halfweg, Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen). Het tweede plan betreft de zogenoemde schrijvende gevallen; bewoners en bedrijven die naar de geest van de wet wel, maar naar de letter van de wet niet in aanmerking komen voor wettelijke compensatie en die als schrijvend kunnen worden aangemerkt. De provincie Noord Holland inventariseert deze gevallen en stelt in samenwerking met Schiphol Group een kader vast op grond waarvan individuele gevallen kunnen

worden gecompenseerd. Schiphol Group heeft in 2006 in het kader van schrijvende gevallen eenmalig EUR 10,0 miljoen ter beschikking gesteld. Voorts regelt dit convenant dat partijen een bestuurlijk overleg inrichten onder voorzitterschap van de Provincie Noord Holland en dat dit bestuurlijk overleg een stichting opricht met als doel het bevorderen van de kwaliteit van de woon-, werk-, en leefomgeving in de Schipholregio ondermeer door uitvoering van het convenant, goedgekeurde plannen en daaraan gerelateerde opdrachten. Tenslotte wordt in dit convenant afgesproken dat partijen, uiterlijk in januari 2008 en in het verlengde van de korte termijn plannen, een convenant voor de middellange termijn overeenkomen. Partijen onderzoeken elk vanuit de eigen positie en verantwoordelijkheden op zo kort mogelijke termijn de mogelijkheden en wenselijkheid van financiering van de uitvoering van de beoogde projecten. Aan gemeenten op wier grondgebied projecten gerealiseerd worden, wordt de eis van medefinanciering van de desbetreffende projecten gesteld.

Convenant "hinderbeperkende maatregelen Schiphol"

Dit convenant heeft als doel maatregelen te realiseren die de geluidhinder van het vliegverkeer reduceren en een betere benutting van de milieuruimte mogelijk maken. In samenwerking met één of meer van de andere betrokken partijen, heeft Schiphol Group met name een rol in de bevordering van stil vliegverkeer door tariefdifferentiatie en prioritering van slots, de beperking van de hinder van grondgeluid in het noorden van Hoofddorp door de realisatie (onder bepaalde voorwaarden, uiterlijk in september 2009) van een gekartelde geluidswal en onderzoek naar verdere hinderbeperkende maatregelen achter deze geluidswal, onderzoek naar hinderbeperkende maatregelen voor de bewoners van Amstelveen, voortzetting van de huidige activiteiten op het gebied van geluidsmeting (NOMOS) en beperkte uitbreiding daarvan en de ontwikkeling van een milieusimulator (uiterlijk in maart 2008) die de beleving van vliegtuiggeluid op de grond inzichtelijk maakt. Tenslotte zal Schiphol Group zich inspannen dat voor 2010 circa 10.000 vluchten van de luchthaven Schiphol naar de luchthaven Lelystad worden verplaatst en dat de luchthaveninfrastructuur aldaar daartoe tijdig zal worden aangepast. Andere beoogde maatregelen betreffen onder meer aanpassing van het baangebruik en vliegroutes en onderzoek naar maatwerkoplossingen tegen geluidhinder. Schiphol Group en LVNL bepalen in onderling overleg de wijze van bekostiging van de maatregelen die in dit convenant zijn opgenomen. Eventuele knelpunten daarin worden voorgelegd aan het overleg van de bij het convenant betrokken partijen ('de Alders-tafel').

De directie van Schiphol Group kan nog geen betrouwbare inschatting maken van de investeringen en kosten die op grond van de convenanten in de komende jaren voor rekening zullen komen van Schiphol Group, met uitzondering van de genoemde eenmalige bijdrage van EUR 10,0 miljoen in het kader van schrijvende gevallen.

Omlegging van de A9

In 2005 is betreffende de financiering van de omlegging van de A9 te Badhoevedorp een overeenkomst gesloten tussen de Staat der Nederlanden, de Provincie Noord-Holland, de Gemeente Haarlemmermeer, het Regionaal Orgaan Amsterdam, de Gemeente Amsterdam en Schiphol Nederland BV. Op voorwaarde dat de omlegging van de A9 tegemoet komt aan door Schiphol Nederland BV gestelde condities in het kader van onder meer een doelmatige besteding van middelen, doorstroming van het verkeer en ontsluiting van het luchthavenareaal is een geconditioneerde bijdrage in de kosten van de omlegging toegezegd van maximaal EUR 15,0 miljoen, welke volgens de huidige planning in 2011 betaalbaar zal zijn. De bijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd, welke indexering nog niet is begrepen in voornoemd bedrag.

In het voorjaar van 2007 hebben Schiphol Group en de Gemeente Haarlemmermeer overeenstemming bereikt over een additionele bijdrage van EUR 14,8 miljoen uit de gebiedsontwikkeling Elzenhof ten behoeve van de omlegging van de A9. Dit bedrag wordt geïndexeerd. Aan deze bijdrage heeft Schiphol Group als voorwaarde gesteld dat onomkeerbare planologische medewerking wordt verleend aan de ontwikkeling van 100.000 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.

Omlegging van de N201

In 2005 is betreffende de financiering van de omlegging van de N201 tussen Uithoorn en Hoofddorp een overeenkomst gesloten tussen de Provincie Noord-Holland en Schiphol Nederland BV. In deze overeenkomst heeft Schiphol Nederland BV een bijdrage toegezegd van maximaal EUR 5,0 miljoen in geld (betaalbaar achteraf in gelijke jaarlijkse termijnen) en maximaal EUR 7,0 miljoen in natura. Aan de bijdrage zijn voorwaarden verbonden in het kader van realisatie van de voor Schiphol Group meest wezenlijke onderdelen van het project, waarborging van de (strategische) belangen en de mainport positie van de luchthaven, doelmatige besteding van middelen en transparantie in de financiële verantwoording. Eén jaar nadat de vereiste ruimtelijke bestemmingswijzigingen met betrekking tot de voor Schiphol Group meest wezenlijke onderdelen van het project onaantastbaar zijn geworden, wordt de eerste termijn van de bijdrage in geld opeisbaar. Volgens de huidige verwachtingen zal dit het geval zijn in 2008. Vooruitlopend op het onvoorwaardelijk worden van onze verplichting wordt aan de bijdrage in natura al met ingang van 2005 invulling gegeven door de detachering van medewerkers van Schiphol Group of derden, werkzaam op het gebied van projectmanagement en/of daaraan ondersteunende diensten.

Aalsmeerbaan

In 2006 is groot onderhoud gepleegd aan de Aalsmeerbaan, waarbij o.a. een deel van de toplaag werd vervangen. De baan moest daarna enkele keren buiten gebruik worden genomen, nadat schade aan een vliegtuig was ontstaan. KLM heeft in verband met de schade aan haar vliegtuigen een voorlopige schadevordering ingediend bij Schiphol Group van EUR 16,0 miljoen. Schiphol Group is, mits aansprakelijk, verzekerd voor deze schade.

Overschrijding grenswaarden geluidsbelasting

Het gebruiksjaar 2006, dat eindigde op 31 oktober 2006, werd afgesloten met een geregistreerde geluidbelasting die in drie handhavingspunten boven de wettelijke grenswaarde lag. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft de luchtvaartsector in mei 2007 maatregelen opgelegd. Met deze maatregelen zou worden voorkomen dat de geluidsgrenzen bij de Buitenveldertbaan voor de tweede achtereenvolgende keer overschreden zouden worden. De belangrijkste maatregel is dat twee weken vóór sluiting van het gebruiksjaar 2007, dat eindigt op 31 oktober, niet meer dan 90 procent van de dan geldende geluidscapaciteit bij de Buitenveldertbaan verbruikt zou mogen zijn. Zo ontstaat er aan het einde van het gebruiksjaar een buffer om te voorkomen dat de sector weer de geluidsgrenzen overschrijft als de Buitenveldertbaan de laatste twee weken van het gebruiksjaar meer dan gemiddeld moet worden ingezet. Op verzoek van IVW hebben Schiphol Group, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en KLM in juli 2007 een gezamenlijk plan ingediend waaruit blijkt hoe deze maatregel wordt uitgevoerd. Ook hebben zij IVW en omwonenden periodiek geïnformeerd over de uitvoering van de maatregel. Voortkomend uit de evaluatie van de Schipholwet is een traject in gang gezet om te komen tot nieuwe grenswaarden in het LVB, dit in samenhang met een pakket van voldoende hinderbeperkende en -compenserende maatregelen. Na het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat om deze nieuwe grenswaarden van toepassing te laten zijn voor het gebruiksjaar 2007, heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat besloten de opgelegde maatregelen in te trekken. Voor het gebruiksjaar 2007 moet nog worden vastgesteld of de sector binnen de grenswaarden is gebleven.

Havengeldverhogingen

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

Investeringsverplichtingen en verplichtingen uit hoofde van andere langlopende contracten

Voor een toelichting omtrent de per balansdatum bestaande verplichtingen tot het doen van investeringen in immateriële activa en activa in aanbouw wordt verwezen naar de toelichtingen bij de immateriële activa (paragraaf 14), respectievelijk de activa in aanbouw of ontwikkeling (paragraaf 16). Voor een toelichting bij (niet in de balans opgenomen) verplichtingen uit hoofde van langlopende contracten voor onderhoud, schoonhouden en dergelijke wordt verwezen naar de toelichting bij de kosten uitbesteed werk en andere externe kosten (paragraaf 4).

Overige voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen

Schiphol Group heeft een verplichting van EUR 0,7 miljoen inzake het Schipholfonds en heeft garanties verstrekt ten behoeve van door personeel opgenomen leningen ter hoogte van EUR 1,0 miljoen. Aan de Provincie Noord-Holland is een bankgarantie verstrekt tot een bedrag van EUR 2,3 miljoen met betrekking tot betalingsverplichtingen voortvloeiend uit het besluit 'Opslaan in ondergrondse tanks'.

In relatie tot de ontwikkeling van Avioport Logistics Park door dochtermaatschappij Avioport Spa zijn garanties afgegeven tot een gezamenlijk bedrag van EUR 5,1 miljoen (ons aandeel betreft EUR 3,6 miljoen). Villa Carmen Srl heeft een bankgarantie verstrekt aan bouwondernemingen van EUR 8,8 miljoen, waarvan EUR 5,2 miljoen is geëffectueerd per 31 december 2007 (ons aandeel betreft EUR 2,5 miljoen).

Daarnaast zijn nog diverse andere claims tegen NV Luchthaven Schiphol (hierna de vennootschap) en/of haar groepsmaatschappijen ingediend en zijn geschillen aanhangig. Alle claims worden betwist. Over de claims en geschillen is door de vennootschap juridisch advies ingewonnen. De afloop van de onderhandelingen en/of procedures kan evenwel niet met zekerheid worden voorspeld. Dientengevolge is het op dit moment nog onvoldoende duidelijk of een en ander zal leiden tot daadwerkelijke verplichtingen voor de vennootschap en/of haar groepsmaatschappijen. Voor deze claims en geschillen is daarom per balansdatum geen voorziening opgenomen in de balans. Terzake van één van de tegen de vennootschap ingediende claims is een bankgarantie verstrekt van EUR 1,8 miljoen.

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

Toelichting op het geconsolideerde kasstroomoverzicht

40. Kasstroom uit bedrijfsoperaties

De kasstroom uit bedrijfsoperaties kan als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Resultaat	316.024	528.135
Winstbelasting	79.146	- 236.686
Resultaat deelnemingen	- 10.896	- 10.714
Financiële baten en lasten	35.413	35.668
	103.663	- 211.732
Exploitatieresultaat	419.687	316.403
Aanpassingen voor:		
Afschrijvingen	170.763	160.771
Bijzondere waardeveranderingen	3.935	982
Resultaat uit verkoop vastgoed	- 2.810	- 10.444
Kosten in samenhang met de verkoop van vastgoed	- 868	- 583
Negatieve goodwill MRE BV en MRE II BV	-	- 2.319
Afschrijving langlopende vorderingen	1.600	227
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	- 111.673	- 28.570
Overige niet kas mutaties leasevorderingen en verplichtingen	- 2.738	- 2.881
Resultaat uit verkoop activa	- 211	- 149
Mutatie voorzieningen	- 9.055	- 2.589
	48.943	114.445
Exploitatieresultaat na aanpassingen	468.630	430.848
Veranderingen in werkkapitaal	- 5.953	10.742
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	462.677	441.590

41. Acquisities

De acquisities kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Splitsing Schiphol Telematics	-	8.292
Uitbreiding belang in MRE BV en MRE II BV	-	11.000
Overname verkoopactiviteiten drank en tabak	25.203	-
	25.203	19.292

Overname verkoopactiviteiten drank en tabak van KLM Tax Free Services

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

Voor de winst en verliesrekening betekent de overname dat Schiphol Group (en de Business Area Consumers) zelf de volledige netto-omzet uit verkoopactiviteiten drank en tabak verantwoord op de regel winkelvekoop. Deze omzet komt in de plaats van de concessievergoeding die KLM Tax Free Services aan Schiphol Group verschuldigd was en die tot en met 2006 op de regel concessies werd verantwoord. Daarnaast maken de aan deze activiteiten gerelateerde kosten (onder meer kostprijs drank en tabak, personeelskosten van winkel- en ondersteunend personeel, afschrijving inventaris) met ingang van 2007 onderdeel uit van de bedrijfslasten.

De terzake van de overname van verkoopactiviteiten van drank en tabak overeengekomen vergoeding van in totaal EUR 25,2 miljoen is gelijk aan de netto reële waarde van de identificeerbare vaste activa en langlopende verplichtingen. Een belangrijk deel van de overnamevergoeding (EUR 24,0 miljoen) is toegerekend aan de concessiecontracten die van KLM Tax Free Services werden overgenomen. Deze contracten zijn binnen Schiphol Nederland BV als contractgerelateerde activa verantwoord. Dit is de voornaamste oorzaak voor de toename in de balanspost immateriële activa. Deze activa worden lineair over een termijn van 5 jaar afgeschreven ten laste van de post afschrijvingen in de winst- en verliesrekening. Het restant van de overnamevergoeding (EUR 1,2 miljoen) is toegerekend aan overige vaste activa (EUR 1,3 miljoen) en langlopende verplichtingen (EUR 0,1 miljoen) die in Schiphol Airport Retail BV zijn verantwoord. Naar aanleiding van de overname is geen goodwill verantwoord.

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

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

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

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

Gebeurtenissen na balansdatum

De Rechtbank Haarlem heeft op 30 januari 2008 uitspraak gedaan in de rechtzaak betreffende het bouwverbod voor het Groenenbergterrein welke door Chipshol tegen Schiphol Group is aangegaan. De uitspraak en de consequenties daarvan voor de jaarrekening van Schiphol Group worden nader besproken in paragraaf 35 overige voorzieningen.

Gerelateerde partijen

Aandeelhouders

De aandeelhouders zijn:

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

Dividendbeleid

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

Exploitatie van de luchthaven

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

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

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

Op grond van artikel 8.25a van de Wet luchtvaart is de exploitant van de luchthaven Schiphol verplicht tot exploitatie van de luchthaven en treft met inachtneming van artikel 8.3 van de Wet luchtvaart – de doelstelling van een duurzame groei van de mainport Schiphol - daartoe voorzieningen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven. Het gaat daarbij om belangrijke onderdelen voor luchthaven dienstverlening, zoals het banenstelsel, het bagagesysteem, de opstelplaatsen voor vliegtuigen, de terminal, de pieren en de gates en dergelijke.

De exploitatie gaat vergezeld met een zorgplicht voor de exploitant voor het registreren van de veiligheids- en milieubelasting vanwege het luchtverkeer. In dat kader is de exploitant gehouden metingen en berekeningen te verrichten die voor die registratie noodzakelijk zijn.

In Afdeling 3A van de Luchtvaartwet zijn de verplichtingen van de exploitant opgenomen met betrekking tot de beveiliging van de luchthaven. In de artikelen 37b t/m 37e zijn deze verplichtingen nader gepreciseerd.

Op grond van hoofdstuk 6 van de Regeling Toezicht Luchtvaart is de exploitant verplicht bepaalde voorzieningen te treffen met betrekking tot de veiligheid van het luchtvaartterrein zoals het aanduiden van hindernissen, zorg dragen voor plaatsing van lichten op landingsterrein, zorg dragen voor brandbestrijding en zorg dragen voor onderhoud van het luchtvaartterrein. In dat kader is de exploitant verplicht maatregelen te nemen voor een behoorlijk toezicht op de veiligheid en de goede orde op het luchtvaartterrein. Hiervoor heeft de exploitant een veiligheidsmanagementsysteem opgezet dat door de overheid is gecertificeerd.

Toezicht op de exploitatie

Op de exploitatie van de luchthaven Schiphol wordt langs twee lijnen toezicht gehouden.

- Het toezicht langs de ene lijn houdt verband met het voorkomen van misbruik van economische machtspositie door de exploitant. Met dit toezicht is de NMa belast. Het toezicht langs deze lijn heeft betrekking op de tarieven en voorwaarden die de exploitant op grond van artikel 8.25d van de Wet luchtvaart vaststelt voor het eerst komende boekjaar en in rekening brengt aan de gebruikers. Het toezicht op deze tarieven vindt plaats aan de hand van de jaarlijks verplichte consultatie van gebruikers door de exploitant over zijn voorstel voor tarieven en voorwaarden voor het eerstvolgende boekjaar. Bij dit voorstel verstrekt de exploitant aan de gebruikers een omschrijving van het kwaliteitsniveau van de aangeboden diensten aan de hand van de in het besluit exploitatie luchthaven Schiphol aangegeven indicatoren. Het toezicht door de NMa vindt plaats op grond van klachten van gebruikers over de vraag of de tarieven in overeenstemming met de wettelijke eisen tot stand zijn gekomen. Op grond van de wet dienen de tarieven voor het geheel van de luchtvaartactiviteiten transparant te zijn. Dit geldt ook voor de opbrengsten uit activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten op de luchthaven die worden verdisconteerd in deze tarieven. Daartoe wordt door de exploitant een gescheiden administratie binnen de boekhouding voor de luchthavenactiviteiten bijgehouden, met daarbinnen een afzonderlijke administratie van de kosten en opbrengsten van beveiliging van passagiers en hun bagage. Voor de kosten en opbrengsten van deze activiteiten heeft de exploitant een toerekeningssysteem vastgesteld dat voldoet aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit. De NMa heeft het toerekeningssysteem, na consultatie van de luchtvaartmaatschappijen, in 2007 goedgekeurd.
- Het toezicht langs de andere lijn vindt plaats door de Minister van Verkeer en Waterstaat en heeft betrekking op de exploitatie van de luchthaven Schiphol waarvoor op grond van artikel 8.25 van de Wet luchtvaart een vergunning is verleend. De exploitant brengt ten minste eens per drie jaar verslag uit aan de minister over de exploitatie van de luchthaven, in het bijzonder met betrekking tot investeringen die van belang zijn voor de ontwikkeling van de luchthaven. De minister kan aan de hand van de aan de exploitant gevraagde gegevens beoordelen of op de luchthaven een situatie dreigt van wanbeheer waardoor de continuïteit van de luchthaven in gevaar wordt gebracht. 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)	2007	2006
mr. P.J. Kalff	50.000	45.000
mr. H. van den Broek	29.000	29.000
dr. F.J.G.M. Cremers	39.750	21.000
drs. T.A. Maas-de Brouwer	41.500	29.000
mr. A. Ruys	29.000	18.000
mr. W.F.C. Stevens	48.500	36.000
T.H. Woltman	32.750	29.000
Oud-leden van de Raad van Commissarissen		
mr. J.M. Hessels	-	12.000
mr. S. Patijn	-	12.000
Totaal	270.500	231.000

De remuneratie van de voorzitter van de Raad van Commissarissen bedraagt EUR 33.000 per jaar. De overige leden ontvangen een remuneratie van EUR 24.000 per jaar. Naast deze remuneratie geeft lidmaatschap van een commissie van de Raad van Commissarissen recht op een aanvullende beloning. Een lid van de Auditcommissie ontvangt EUR 6.000 per jaar, een lid van de Privatiseringscommissie ontvangt EUR 6.000 per jaar, een lid van de Remuneratiecommissie ontvangt EUR 5.000 per jaar en een lid van de Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie ontvangt EUR 5.000 per jaar. Een lid van de Selectie- en Benoemingscommissie ontvangt een beloning van EUR 5.000 per jaar.

Alle leden van de Raad van Commissarissen ontvangen tevens een onkostenvergoeding van EUR 1.600 per jaar, welke niet is begrepen in bovenstaande bezoldiging van commissarissen.

Er zijn en worden geen aandelen, opties, leningen, voorschotten of garanties verstrekt aan leden van de Raad van Commissarissen.

Bestuurders

De toelichting van de bezoldigingen van bestuurders ingevolge art 2:383c BW luidt als volgt.

De periodiek betaalde beloningen betreft het totaal van het bruto salaris en vakantiegeld. Per 1 januari 2007 zijn de vaste inkomens van de directieleden verhoogd met 2,75 %. Hiermee is aangesloten bij de praktijk zoals die gold voor de medewerkers die vallen onder de CAO.

Periodiek betaalde beloningen	2007	2006
(x EUR 1)		
prof. drs. G.J. Cerfontaine	365.410	355.630
dr. P.M. Verboom	285.436	277.796
mr. A.P.J.M. Rutten	285.436	277.796
Totaal	936.282	911.222

De jaarlijks te behalen bonus (bonusregeling korte termijn) is afhankelijk van een bedrijfseconomische doelstelling, van een aantal persoonsgebonden doelstellingen en van het oordeel van de Raad van Commissarissen over het algemeen functioneren. De bedrijfseconomische doelstelling bestaat uit het netto resultaat gedeeld op het gemiddeld eigen vermogen (ROE) conform het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde budget voor dat jaar. De persoonsgebonden doelstellingen kunnen jaarlijks variëren. Het "on target" niveau van de korte termijn bonus bedraagt 35% van het vaste inkomen. Het onderdeel bedrijfseconomisch resultaat bedraagt ongeveer tweederde van de totale korte termijn variabele beloning. Overschrijding van het geformuleerde ambitieniveau voor de bedrijfseconomische doelstellingen kan leiden tot een bonusrealisatie van maximaal 1,625 maal het gedefinieerde "on target" niveau van dat onderdeel voor de president-directeur, voor de overige directieleden is dit maximaal 1,67. Hierdoor kan bij uitzonderlijke prestaties de korte termijnbonus maximaal 47,5% van het vaste inkomen bedragen voor de president-directeur; voor de overige directieleden 45,1%. De mate waarin de geformuleerde doelstellingen zijn gerealiseerd, wordt mede bepaald aan de hand van de door de externe accountant geverifieerde jaarrekening.

Op basis van de uitkomsten van de beoordeling door de Raad van Commissarissen van de mate waarin de doelstellingen zijn gerealiseerd is wat betreft de bonusregeling (korte termijn) over 2007, de onderstaande bonus ten laste van het resultaat over 2007 gebracht. Aan de heer Verboom is daarnaast in 2006 een eenmalige extra bonus van EUR 50.000 (in euro) toegekend omdat hij sinds 1 januari 2005, naast zijn gebruikelijke portefeuille, tijdelijk de Business Area Consumers aanstuurt.

Bonusregeling (korte termijn)	2007	2006
(x EUR 1)		
prof. drs. G.J. Cerfontaine	146.164	168.924
dr. P.M. Verboom	121.453	175.008
mr. A.P.J.M. Rutten	121.453	125.008
Totaal	389.070	468.940

Schiphol Group is niet beursgenoteerd en daarom is er geen mogelijkheid tot het toekennen van aandelen en/of opties Schiphol Group. Ter ondersteuning van de realisatie van de lange termijn doelstellingen van Schiphol Group is een lange termijn bonus regeling met een tijdshorizon van drie jaar vastgesteld. De lange termijn bonus is een voorwaardelijke jaarlijkse beloningscomponent en kent een "on target" niveau van 35% van het vaste inkomen. Definitieve toekenning is afhankelijk van de cumulatief te realiseren Economic Profit over een periode van telkens drie boekjaren op basis van het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde meerjaren business plan. Bij uitzonderlijk goede prestaties kan het maximum 52,5% van het vaste inkomen bedragen.

De lange termijn bonus heeft steeds betrekking op de periode van drie jaar na de toekenning (de referentieperiode):

- De prestatiecriteria voor de lange termijn bonus 2005 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2005, 2006 en 2007. Eventuele betaling vindt plaats in 2008.
- De prestatiecriteria voor de lange termijn bonus 2006 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2006, 2007 en 2008. Eventuele betaling vindt plaats in 2009.
- De prestatiecriteria voor de lange termijn bonus 2007 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2007, 2008 en 2009. Eventuele betaling vindt plaats in 2010.

Aan het einde van elk jaar wordt een schatting gemaakt van de na afloop van de referentieperiode te betalen bonus. Hiervan wordt gedurende de referentieperiode jaarlijks een evenredig deel ten laste van het resultaat van het betreffende jaar verantwoord. Betaling vindt uitsluitend plaats indien de

bestuurder na de periode van drie jaren nog in dienst is. Wanneer de arbeidsovereenkomst in onderling overleg wordt beëindigd, wordt de toekenning pro rata vastgesteld. Ook is het mogelijk in dat geval de toekomstige toekenning op voorhand vast te stellen en uit te betalen.

Wat betreft de bonusregeling (lange termijn) geeft de beoordeling door de Raad van Commissarissen van de ontwikkeling in de economic profit aanleiding tot reservering ten laste van 2007 van

- één derde deel van de lange termijn bonus 2005 inclusief swing factor (referentieperiode 2005-2007),
- één derde deel van de lange termijn bonus 2006 inclusief swing factor (referentieperiode 2006-2008) en
- één derde deel van de lange termijnbonus 2007 inclusief swing factor (referentieperiode 2007-2009).

Vorenstaande geeft aanleiding tot de volgende kosten ten laste van het boekjaar:

Bonusregeling (lange termijn)	2007	2006
(x EUR 1)		
prof. drs. G.J. Cerfontaine	187.018	183.454
dr. P.M. Verboom	146.086	143.303
mr. A.P.J.M. Rutten	98.565	48.614
Totaal	431.669	375.371

In 2007 heeft uitbetaling plaatsgevonden van de reeds gereserveerde lange termijn bonus 2004. Deze uitbetaling is dan ook niet ten laste van het resultaat over 2007 gekomen. In 2008 vindt uitbetaling plaats van de gereserveerde lange termijn bonus 2005 die betrekking heeft op de economic profit in de driejarige periode 2005, 2006 en 2007.

Onderstaande pensioenkosten betreft de afdracht van reguliere pensioenpremies.

Pensioenkosten	2007	2006
(x EUR 1)		
prof. drs. G.J. Cerfontaine	77.224	78.887
dr. P.M. Verboom	59.828	61.117
mr. A.P.J.M. Rutten	59.828	61.117
Totaal	196.880	201.121

De overige vergoedingen betreffen tegemoetkoming ziektekostenverzekering en representatiekosten, het werkgeversdeel van de sociale lasten en enkele eenmalige uitkeringen.

Overige vergoedingen	2007	2006
(x EUR 1)		
prof. drs. G.J. Cerfontaine	11.249	13.855
dr. P.M. Verboom	9.708	12.131
mr. A.P.J.M. Rutten	9.708	11.531
Totaal	30.665	37.517
Totaal van de bezoldiging bestuurders ten laste van het resultaat	1.984.566	1.994.171

Backservice pensioenen

De remuneratiecommissie heeft besloten het directiepensioen marktconform te maken. Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) heeft een herberekening gemaakt van de backservice. In 2007 betreft de herberekening van het ABP voor prof. drs. G.J. Cerfontaine de periode 1998-2007, voor dr. P.M. Verboom de periode 1997-2007 en voor mr. A.P.J.M. Rutten de periode 2005-2007.

De hieruit voortvloeiende lasten zijn in het volgende schema samengevat (niet begrepen in het hiervoor weergegeven totaal van de bezoldiging bestuurders):

Backservice pensioenen	2007	2006
(x EUR 1)		
prof. drs. G.J. Cerfontaine	80.000	76.399
dr. P.M. Verboom	48.711	43.321
mr. A.P.J.M. Rutten	17.519	13.792
Totaal	146.230	133.512

Dochterondernemingen

De volgende dochterondernemingen worden integraal geconsolideerd:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Schiphol Nederland BV ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Belgium NV	Antwerpen	100,00
Schiphol Australia Pty Ltd	Schiphol	100,00
Schiphol North American Holding Inc	Delaware	100,00
Schiphol Retail US Inc	Delaware	100,00
Schiphol Services Inc	Delaware	100,00
Eindhoven Airport NV	Eindhoven	51,00
Schiphol Asia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	100,00
NV Luchthaven Lelystad	Lelystad	100,00
Schiphol USA Inc	New York	100,00
Schiphol USA LLC	Delaware	100,00
Rotterdam Airport BV ¹⁾	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Supplies Services BV	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Holding BV ¹⁾	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Vastgoed BV	Rotterdam	100,00
Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag BV	Schiphol	100,00
Brisbane Airport Real Estate BV	Schiphol	100,00
Malpensa Real Estate BV	Schiphol	100,00
Malpensa Real Estate Italy Srl	Lonate Pozzolo	100,00
Malpensa Real Estate II BV	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Caravelle BV	Schiphol	100,00
Schiphol Dienstverlening BV ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Flexservices BV	Schiphol	100,00
Schiphol International BV	Schiphol	100,00
Schiphol Project Consult BV ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Logistics Park BV	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate BV ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Eindhoven BV	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Eindhoven Finance BV	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Eindhoven II BV	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate International BV	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Tristar BV	Schiphol	100,00
HAFOK BV	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate World Trade Center BV ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Italy Srl	Lonate Pozzolo	100,00
Airport Real Estate Management BV	Schiphol	100,00
Airport Property Management BV	Schiphol	100,00
Dartagnan BV	Amsterdam	100,00
Dartagnan Biometric Solutions US Inc	New York	100,00
Avioport Spa	Lonate Pozzolo	70,00
Schiphol Telematics BV	Schiphol	100,00
Schiphol Telematics CV	Schiphol	100,00
Schiphol Consumer Services Holding BV	Schiphol	100,00
Schiphol Airport Retail BV	Schiphol	100,00
European Chinese Trade Center BV	Schiphol	100,00

¹⁾ Toegepast is artikel 2:403 BW.

De huidige juridische structuur van Schiphol Telematics BV en CV, waarbij gebruik wordt gemaakt van een commanditaire vennootschap, is door de splitsing van de joint venture niet langer functioneel. Dit zal in 2008 worden aangepast door overdracht van activiteiten aan Schiphol Telematics BV door Schiphol Telematics CV en opheffing van laatstgenoemde vennootschap. Zolang vorenstaande wijziging nog niet is doorgevoerd is Schiphol Telematics BV als beherend vennoot hoofdelijk aansprakelijk voor de schulden van Schiphol Telematics CV.

Joint ventures

De volgende vennootschappen worden geconsolideerd naar evenredigheid:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Airport Real Estate Basisfonds CV	Schiphol	50,00
Schiphol Travel Taxi BV	Schiphol	50,00
Flight Square Beheer BV	Schiphol	50,00
Flight Square CV	Schiphol	50,00
Flight Forum Beheer Vennoot BV	Eindhoven	50,00
Beheer Personeelsrestaurant Schiphol BV	Schiphol	50,00
VOF Proefdraaiplaats Holding 27	Schiphol	50,00
P.T. Angkasa Pura Schiphol	Jakarta	50,00
Pantares Tradeport Asia Ltd	Hong Kong	50,00
Arlanda Schiphol Development Company AB	Stockholm	40,00
Villa Carmen BV	Amsterdam	47,44
Villa Carmen Srl	Milaan	47,44

De dochteronderneming Airport Real Estate Management BV en de joint ventures Flight Forum Beheer BV en Flight Square Beheer BV zijn als beherend vennoot hoofdelijk aansprakelijk voor de schulden van respectievelijk Airport Real Estate Basisfonds CV, Flight Forum CV en Flight Square CV.

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

Ondanks dat in het geval van de vennootschappen Arlanda Schiphol Development Company AB, Villa Carmen BV en Villa Carmen Srl geen sprake is van een 50% belang is wel sprake van gezamenlijke zeggenschap en derhalve worden deze vennootschappen proportioneel geconsolideerd. In de aandeelhoudersovereenkomsten die aan deze joint ventures ten grondslag liggen is door de betrokken vennoten afgesproken dat op belangrijke strategische, financiële en operationele zaken unaniem wordt besloten.

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

(in EUR 1.000)	31 december 2007	31 december 2006
Activa		
Vaste activa	198.657	190.229
Vlottende activa	12.248	11.904
	210.905	202.133
Passiva		
Eigen vermogen	113.136	101.189
Langlopende verplichtingen	86.823	84.577
Kortlopende verplichtingen	10.946	16.367
	210.905	202.133

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

(in EUR 1.000)	31 december 2007	31 december 2006
Netto-omzet	25.104	22.744
Overige resultaten uit hoofde van vastgoed	10.870	9.230
	35.974	31.974
Totaal bedrijfslasten	12.585	11.107
Exploitatieresultaat	23.389	20.867
Financiële baten en lasten	- 3.876	- 3.340
Resultaat deelnemingen	- 369	4
Resultaat voor belastingen	19.144	17.531
Winstbelasting	- 245	- 286
Resultaat	18.899	17.245

Deelnemingen

Deze post vertegenwoordigt per 31 december 2007 de volgende deelnemingen welke worden gewaardeerd volgens de equity methode:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Flight Forum CV	Eindhoven	49,00
Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd	Brisbane	15,62
JFK IAT LLC	New York	40,00
Cargonaut BV	Schiphol	36,93
Schiphol Area Development Company NV	Schiphol	33,33
Schiphol Logistics Park BV	Schiphol	45,00
Schiphol Logistics Park CV	Schiphol	38,08
Tradeport Hong Kong Ltd	Hong Kong	18,75
Airport Medical Services BV	Haarlemmermeer	20,00
Airport Medical Services CV	Haarlemmermeer	20,00
Chinamex Europe Trade & Exhibition Center BV	Haarlemmermeer	15,00

Naast SRE BV hebben ook Schiphol Area Development Company BV en Schiphol Logistics Park BV een belang in Schiphol Logistics Park CV van 3,03% respectievelijk 0,04%. Deze belangen zijn niet begrepen in het hierboven genoemde belang van 38,08%.

Schiphol Group heeft een belang van 15,62% in Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd Deze vennootschap heeft een 100,00% belang in Brisbane Airport Corporation Holdings No.2 Pty Ltd welke vennootschap een 100,00% belang heeft in Brisbane Airport Corporation Ltd (BACL).

Ondanks dat het indirecte belang van Schiphol Group in BACL kleiner is dan 20%, is toch sprake van invloed van betekenis op basis van de volgende aspecten:

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

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

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

Enige financiële informatie terzake van voornoemde deelnemingen, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Totaal van de activa	262.261	244.949
Totaal eigen vermogen	1.868	- 27.383
Netto-omzet	90.082	83.119
Netto-resultaat	25.058	19.915

Schiphol Group kon ten tijde van het opmaken van deze jaarrekening nog niet beschikken over de volledige financiële informatie over 2007 (winst- en verliesrekening) of per 31 december 2007 (balans) voor alle genoemde deelnemingen. Dit houdt mede verband met het afwijkende boekjaar in het geval van enkele van deze deelnemingen. Voor de samenstelling van voorgaande financiële informatie is daarom voor bepaalde deelnemingen gebruik gemaakt van de meest recente financiële gegevens die Schiphol Group ter beschikking stonden. Deze informatie is in vrijwel geen geval ouder dan drie maanden.

Het negatieve eigen vermogen houdt met name verband met het negatieve eigen vermogen van Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd en JFK IAT LLC (gezamenlijk EUR 44,4 miljoen negatief per 31 december 2007). Op Schiphol Group rust geen verplichting tot aanzuivering van dit negatieve eigen vermogen. De betreffende deelnemingen zijn daarom gewaardeerd op nihil.

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

Per 31 december 2007 heeft Tradeport Hong Kong een lening uitstaan van EUR 26,0 miljoen. Het deel van deze lening waar een garantstelling voor bestaat bedraagt 20%. Gerelateerd aan het aandeel van Schiphol Group in Tradeport Hong Kong (18,75%) bedraagt de door Schiphol Group afgegeven maximale garantie EUR 1,0 miljoen. In verband met het negatieve eigen vermogen van Tradeport Hong Kong is de deelneming gewaardeerd op nihil. Voorts staat Schiphol Group garant tot een bedrag van maximaal EUR 15,8 miljoen voor de verplichtingen van Tradeport Hong Kong inzake de grond die zij in concessie heeft verkregen ten behoeve van de exploitatie van het logistieke centrum.

Per 30 juni 2007 heeft Brisbane Airport Corporation Ltd (BACL) een voorwaardelijke verplichting van EUR 212,1 miljoen, gebaseerd op de vooruitzichten van passagier- en verkeersontwikkelingen, tot het doen van investeringen over meerdere jaren op de luchthaven van Brisbane. De komende jaren staan grote uitbreidingen gepland voor een nieuwe landingsbaan, uitbreiding van terminals en van de infrastructuur. Gerelateerd aan ons indirecte belang van 15,62% in BACL bedraagt de voorwaardelijke verplichting van BACL EUR 33,1 miljoen.

Schiphol, 13 februari 2008
Voor geconsolideerde jaarrekening over 2007:

Raad van Commissarissen

mr. P.J. Kalff, voorzitter
mr. A. Ruys, vice-voorzitter

mr. H. van den Broek
dr. F.J.G.M. Cremers
Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer
mr. W.F.C. Stevens
T.H. Woltman

Directie

prof. drs. G.J. Cerfontaine, President-directeur
drs M.M. de Groof, Lid Directie/Chief Commercial Officer
mr. A.P.J.M. Rutten, Lid Directie/Chief Operations Officer
dr. P.M. Verboom, Lid Directie/Chief Financial Officer

(in EUR 1.000)	2007	2006
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	910	3.518
Resultaat dochterondernemingen	314.876	523.391
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat)	315.786	526.909

Voor verwerking van het voorstel winstbestemming

(in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2007	31 december 2006
Activa			
Vaste activa	42		
Dochterondernemingen		2.895.859	2.618.422
Overige financiële belangen		16.590	15.624
		<u>2.912.449</u>	<u>2.634.046</u>
Vlottende activa	43		
Vorderingen		26.452	72.591
Liquide middelen		1.789	10.626
		<u>2.940.690</u>	<u>2.717.263</u>

(in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2007	31 december 2006
Passiva			
Geplaatst kapitaal		77.712	77.712
Ingehouden winst		2.491.159	2.278.397
Overige reserves Schiphol Group		11.667	14.322
Herwaarderingsreserve		331.572	311.324
Overige wettelijke reserves		25.839	22.120
		<u>2.937.949</u>	<u>2.703.875</u>
Eigen vermogen	44		
Kortlopende verplichtingen	45	2.741	13.388
		<u>2.940.690</u>	<u>2.717.263</u>

Algemeen

De enkelvoudige jaarrekening wordt opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de door artikel 2:362 lid 8 BW geboden mogelijkheid om in de enkelvoudige jaarrekening de grondslagen van waardering en resultaatbepaling toe te passen die in de geconsolideerde jaarrekening worden gehanteerd.

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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Algemeen

De grondslagen van waardering en van resultaatbepaling voor de enkelvoudige jaarrekening zijn gelijk aan die voor de geconsolideerde jaarrekening. Indien geen nadere grondslagen zijn vermeld wordt verwezen naar de vermelde grondslagen in de geconsolideerde jaarrekening.

Dochterondernemingen

Dochterondernemingen waarin Schiphol Group overheersende zeggenschap kan uitoefenen of waarover Schiphol Group de centrale leiding heeft worden gewaardeerd op de nettovermogenswaarde. De nettovermogenswaarde wordt bepaald door de activa, voorzieningen en schulden te waarderen en het resultaat te berekenen volgens de grondslagen die worden gehanteerd in de geconsolideerde jaarrekening.

Indien het aandeel van verliezen toerekenbaar aan Schiphol Group de boekwaarde van de dochteronderneming overschrijdt, worden de verdere verliezen niet meer verwerkt tenzij door Schiphol Group zekerheden zijn gesteld ten behoeve van de dochteronderneming dan wel verplichtingen zijn aangegaan of betalingen namens de dochteronderneming zijn verricht. In dat geval wordt een voorziening opgenomen voor dergelijke verplichtingen.

Resultaten op transacties met dochterondernemingen worden geëlimineerd naar rato van het belang in deze dochterondernemingen voor zover deze resultaten niet door transacties met derden zijn gerealiseerd. Verliezen worden niet geëlimineerd als de transactie met een dochteronderneming aantoont dat sprake is van een bijzondere waardevermindering van een actief.

Samenstelling van het eigen vermogen

In de enkelvoudige balans worden enkele wettelijke reserves aangehouden, die in de geconsolideerde balans onderdeel uitmaken van de ingehouden winst. Deze reserves beperken de uitkeerbaarheid van het eigen vermogen. Het betreft de Herwaarderingsreserve Vastgoed, de Reserve Immateriële activa en de Reserve Deelnemingen. De twee laatstgenoemde reserves zijn samengevoegd onder de overige wettelijke reserves.

De herwaarderingsreserve (BW2 titel 9 artikel 390.1) wordt aangehouden voor positieve ongereali-seerde 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 active-ring van kosten van onderzoek en ontwikkeling (software) door vennootschappen die onderdeel uitmaken van Schiphol Group.

In de Reserve Deelnemingen (BW2 titel 9 artikel 389.6) wordt het aandeel in het positieve resultaat uit deelnemingen en in rechtstreekse vermogensvermeerderingen verantwoord. Deelnemingen waarvan het cumulatief resultaat niet positief is, worden daarbij niet in aanmerking genomen. De reserve wordt verminderd met de uitkeringen van dividend, rechtstreekse vermogensverminderingen en voorts uitkeringen die Schiphol Group zonder beperkingen zou kunnen bewerkstelligen.

Het eigen vermogen in de geconsolideerde balans omvat daarnaast een Reserve omrekeningsverschillen, een Reserve overige financiële belangen en een Reserve afdekkingtransacties. Deze reserves (in de enkelvoudige jaarrekening gezamenlijk aangeduid als "Overige reserves Schiphol Group") worden ook getoond als onderdeel van het enkelvoudige eigen vermogen aangezien zij de uitkeerbaarheid daarvan evenzeer beperken.

Het netto resultaat en het uit te keren dividend, zoals is berekend als onderdeel van het voorstel voor winstbestemming, maken per balansdatum, hangende de besluitvorming door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, nog onderdeel uit van de ingehouden winst.

Toelichtingen bij de enkelvoudige balans en winst- en verliesrekening

Indien de toelichting op de enkelvoudige balans en winst- en verliesrekening niet materieel afwijkt van de toelichting op de geconsolideerde balans en winst en verliesrekening wordt deze hier niet gepresenteerd. In die gevallen wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening.

42. Vaste activa

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

(in EUR 1.000)	Dochter- ondernemingen	Overige financiële belangen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2005	2.088.016	12.703	2.100.719
Specificatie van mutaties in 2006			
Resultaat boekjaar	523.391	-	523.391
Mutaties in de reële waarde	-	2.921	2.921
Omrekeningsverschillen	90	-	90
Mutaties reserve afdekkingtransacties	6.626	-	6.626
Overige mutaties	299	-	299
Totaal mutaties in het boekjaar	530.406	2.921	533.327
Boekwaarde 31 december 2006	2.618.422	15.624	2.634.046
Specificatie van mutaties in 2007			
Resultaat boekjaar	314.876	-	314.876
Kapitaaluitbreiding dochteronderneming	27.238	-	27.238
Dividend	- 61.198	-	- 61.198
Mutaties in de reële waarde	-	966	966
Omrekeningsverschillen	499	-	499
Mutaties reserve afdekkingtransacties	- 3.975	-	- 3.975
Overige mutaties	- 3	-	- 3
Totaal mutaties in het boekjaar	277.437	966	278.403
Boekwaarde 31 december 2007	2.895.859	16.590	2.912.449

De deelnemingen in dochterondernemingen betreft de 100,00% deelnemingen in Schiphol Nederland BV en Schiphol International BV. Voor Schiphol Nederland BV is artikel 2:403 van toepassing.

Overige financiële belangen betreft het 1% belang in Flughafen Wien AG.

43. Vlottende activa

De vorderingen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Rekening courant vorderingen:		
■ Schiphol Nederland BV	26.368	18.755
■ Schiphol International BV	-	53.796
Overige vorderingen	84	40
	26.452	72.591

In de liquide middelen per 31 december 2007 zijn geen deposito's begrepen.

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

44. Eigen vermogen

De samenstelling en het verloop van het eigen vermogen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Geplaatst kapitaal	Ingehouden winst	Overige reserves Schiphol Group	Herwaar- derings- reserve	Overige wettelijke reserves	Dividend	Totaal
Stand per 31 dec. 2005	77.712	1.825.569	4.710	299.967	14.694	-	2.222.652
Specificatie van mutaties in 2006							
Bestemming resultaat voorgaand boekjaar	-	- 75.111	-	12.385	7.426	55.300	-
Omrekeningsverschillen	-	-	89	-	-	-	89
Waardemutaties overige financiële belangen	-	-	2.921	-	-	-	2.921
Waardemutaties hedgetransacties	-	-	6.602	-	-	-	6.602
Netto resultaat	-	526.909	-	-	-	-	526.909
Uitbetaling van dividend	-	-	-	-	-	- 55.300	- 55.300
Gerealiseerde herwaardering door verkoop vastgoed	-	1.028	-	- 1.028	-	-	-
Overige mutaties	-	2	-	-	-	-	2
Totaal mutaties in het boekjaar	-	452.828	9.612	11.357	7.426	-	481.223
Stand per 31 dec. 2006	77.712	2.278.397	14.322	311.324	22.120	-	2.703.875
Specificatie van mutaties in 2007							
Bestemming resultaat voorgaand boekjaar	-	- 103.024	-	20.248	3.719	79.057	-
Omrekeningsverschillen	-	-	499	-	-	-	499
Waardemutaties overige financiële belangen	-	-	966	-	-	-	966
Waardemutaties hedgetransacties	-	-	- 4.120	-	-	-	- 4.120
Netto resultaat	-	315.786	-	-	-	-	315.786
Uitbetaling van dividend	-	-	-	-	-	- 79.057	- 79.057
Totaal mutaties in het boekjaar	-	212.762	- 2.655	20.248	3.719	-	234.074
Stand per 31 dec. 2007	77.712	2.491.159	11.667	331.572	25.839	-	2.937.949

In de Overige wettelijke reserves zijn opgenomen de reserve immateriële activa en de reserve deelnemingen.

De Overige reserves Schiphol Group bestaan uit een Reserve omrekeningsverschillen, een Reserve overige financiële belangen en een Reserve afdekkingstransacties. Deze reserves maken onderdeel uit van het geconsolideerde eigen vermogen en worden ook getoond als onderdeel van het enkelvoudige eigen vermogen aangezien zij, evenals de Herwaarderingsreserve en de Overige wettelijke reserves, de uitkeerbaarheid daarvan beperken. De uitkeerbaarheid van het eigen vermogen is dientengevolge beperkt tot de ingehouden winst.

Bij verkoop van vastgoed in 2006 zijn de aan dit vastgoed gerelateerde herwaarderingsreserves van EUR 1,0 miljoen gerealiseerd en dientengevolge overgeboekt van de herwaarderingsreserve naar de algemene reserve. In 2007 zijn geen panden verkocht waarvan nog herwaarderingsreserves aanwezig waren.

45. Kortlopende verplichtingen

De samenstelling van de kortlopende verplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2007	2006
Schulden in rekening courant	-	8.240
Te betalen winstbelasting	1.982	3.138
Derivaten	129	478
Intern valuta termijn contract	630	1.532
	<hr/>	<hr/>
	2.741	13.388

Derivaten betreft de valutaswap die, ter afdekking van een langlopende vordering op deelnemingen in Australische dollar, door NV Luchthaven Schiphol ten behoeve van Schiphol International BV werd afgesloten.

Schiphol, 13 februari 2008
Voor enkelvoudige jaarrekening over 2007:

Raad van Commissarissen

mr. P.J. Kalff, voorzitter
mr. A. Ruys, vice-voorzitter

mr. H. van den Broek
dr. F.J.G.M. Cremers
Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer
mr. W.F.C. Stevens
T.H. Woltman

Directie

prof. drs. G.J. Cerfontaine, President-directeur
drs M.M. de Groof, Lid Directie/Chief Commercial Officer
mr. A.P.J.M. Rutten, Lid Directie/Chief Operations Officer
dr. P.M. Verboom, Lid Directie/Chief Financial Officer

Accountantsverklaring

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit verslag op pagina 84 tot en met 191 opgenomen jaarrekening 2007 van N.V. Luchthaven Schiphol te Amsterdam gecontroleerd. De jaarrekening omvat de geconsolideerde en de enkelvoudige jaarrekening. De geconsolideerde jaarrekening bestaat uit de geconsolideerde balans per 31 december 2007, winst-en-verliesrekening, mutatie-overzicht eigen vermogen en kasstroomoverzicht over 2007 alsmede uit een overzicht van de belangrijkste grondslagen voor financiële verslaggeving en overige toelichtingen. De enkelvoudige jaarrekening bestaat uit de enkelvoudige balans per 31 december 2007, en de enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2007 met de toelichting.

Verantwoordelijkheid van de Directie

De Directie van de vennootschap is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven in overeenstemming met International Financial Reporting Standards zoals aanvaard binnen de Europese Unie en met Titel 9 Boek 2 BW, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer: het ontwerpen, invoeren en in stand houden van een intern beheersingssysteem relevant voor het opmaken van en getrouw weergeven in de jaarrekening van vermogen en resultaat, zodanig dat deze geen afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten bevat, het kiezen en toepassen van aanvaardbare grondslagen voor financiële verslaggeving en het maken van schattingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht. Dienovereenkomstig zijn wij verplicht te voldoen aan de voor ons geldende gedragsnormen en zijn wij gehouden onze controle zodanig te plannen en uit te voeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De keuze van de uit te voeren werkzaamheden is afhankelijk van de professionele oordeelsvorming van de accountant, waaronder begrepen zijn beoordeling van de risico's van afwijkingen van materieel

belang als gevolg van fraude of fouten. In die beoordeling neemt de accountant in aanmerking het voor het opmaken van en getrouw weergeven in de jaarrekening van vermogen en resultaat relevante interne beheersingssysteem, teneinde een verantwoorde keuze te kunnen maken van de controlewerkzaamheden die onder de gegeven omstandigheden adequaat zijn maar die niet tot doel hebben een oordeel te geven over de effectiviteit van het interne beheersingssysteem van de vennootschap. Tevens omvat een controle onder meer een evaluatie van de aanvaardbaarheid van de toegepaste grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van schattingen die de Directie van de vennootschap heeft gemaakt, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Oordeel betreffende de geconsolideerde jaarrekening

Naar ons oordeel geeft de geconsolideerde jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van N.V. Luchthaven Schiphol per 31 december 2007 en van het resultaat en de kasstromen over 2007 in overeenstemming met International Financial Reporting Standards zoals aanvaard binnen de Europese Unie en met Titel 9 Boek 2 BW.

Oordeel betreffende de enkelvoudige jaarrekening

Naar ons oordeel geeft de enkelvoudige jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van N.V. Luchthaven Schiphol per 31 december 2007 en van het resultaat over 2007 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Verklaring betreffende andere wettelijke voorschriften

Op grond van de wettelijke verplichting ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e BW melden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Amsterdam, 13 februari 2008

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

J.A.M. Stael RA

Voorstel tot winstbestemming

Artikel 25 van de Statuten van de vennootschap bepaalt inzake de winstbestemming het volgende:

1. Onverminderd het in artikel 2:105 BW bepaalde wordt de winst, ingevolge de door de directie opgemaakte jaarrekening, gereserveerd tenzij de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, op voorstel van de directie en na instemming met dit voorstel door de Raad van Commissarissen besluit de winst uit te keren.
2. Over de bestemming van de aldus gereserveerde bedragen beslist de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, op voorstel van de directie en na instemming met dit voorstel door de Raad van Commissarissen.

Voorstel tot winstbestemming

(in EUR 1.000)

Resultaat toekomend aan aandeelhouders	315.786
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)	- 82.035
Toe te voegen aan de overige wettelijke reserves (de som van resultaat deelnemingen verminderd met dividend uitkeringen en investeringen in onderzoek en ontwikkeling verminderd met afschrijvingen)	- 15.731
Voorstel uit te keren dividend (40% van het netto resultaat exclusief waardeveranderingen vastgoed na aftrek van vennootschapsbelasting)	- 93.036
	<hr/>
	- 190.802
	<hr/>
Toe te voegen aan de ingehouden winst	124.984

Gebeurtenissen na balansdatum

Voor een toelichting bij de gebeurtenissen na balansdatum wordt verwezen naar de toelichtingen bij de geconsolideerde jaarrekening, pagina 171.

Historisch overzicht

Cijfers vanaf 2004 zijn in overeenstemming met IFRS, cijfers tot en met 2003 zijn op basis van voormalige grondslagen.

(in EUR 1.000.000, tenzij anders aangegeven)		2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	
Winst- en verliesrekening	Netto-omzet	1.146	1.037	948	876	860	774	695	637	575	553	
	Waardeveranderingen vastgoed	-	-	-	-	83	15	74	63	16	2	
	Geactiveerde productie t.b.v. het eigen bedrijf	-	-	-	-	13	16	11	10	11	11	
	Som der bedrijfsopbrengsten	-	-	-	-	956	805	780	710	603	566	
	Overige resultaten uit vastgoed	114	39	23	23	-	-	-	-	-	-	
	Som der bedrijfslasten exclusief afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	- 666	- 598	- 492	- 475	- 488	- 452	- 383	- 340	- 312	- 287	
	EBITDA	594	478	478	424	468	353	397	370	291	280	
	Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	- 175	- 162	- 167	- 160	- 131	- 106	- 101	- 107	- 82	- 83	
	Exploitatieresultaat	420	316	311	265	338	247	296	263	209	197	
	Financiële baten en lasten	- 35	- 36	- 34	- 26	- 43	- 39	- 35	- 35	- 32	- 30	
	Belastingen, aandeel in het resultaat van deelnemingen en aandeel derden	- 68	246	- 84	- 78	- 104	- 71	3	4	6	3	
	Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	316	527	193	161	191	137	263	232	183	169	
	Buitengewone lasten	-	-	-	-	-	-	-	- 18	- 29	-	
	Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat)	316	527	193	161	191	137	263	214	154	169	
	Balans	Vaste activa	3.945	3.681	3.249	3.157	3.047	2.729	2.522	2.219	1.976	1.700
Vlottende activa		342	483	432	399	422	209	254	213	196	267	
Totaal activa		4.287	4.165	3.681	3.556	3.469	2.938	2.775	2.432	2.172	1.967	
Eigen vermogen (excl. aandeel derden)		-	-	-	-	2.024	1.871	1.783	1.548	1.356	1.207	
Eigen vermogen (incl. aandeel derden)		2.957	2.722	2.245	2.093	-	-	-	-	-	-	
Voorzieningen		54	63	84	115	64	41	38	54	71	43	
Langlopende verplichtingen (incl.aandeel derden)		-	-	-	-	1.044	523	459	448	342	536	
Langlopende verplichtingen (excl.aandeel derden)		914	865	1.006	958	-	-	-	-	-	-	
Kortlopende verplichtingen		362	514	346	391	337	502	494	382	403	180	
Totaal passiva		4.287	4.165	3.681	3.556	3.469	2.938	2.775	2.432	2.172	1.967	
Operationele cashflow ¹⁾		313	362	307	327	298	293	216	251	290	283	
Ratio's		Exploitatieresultaat als % van de netto-omzet	36,6	30,5	32,8	30,2	39,3	31,9	42,6	41,2	36,4	35,5
		Rendement gemiddeld eigen vermogen in % (ROE)	11,1	21,2	8,9	7,9	9,8	7,5	15,8	14,7	12,0	14,9
		Return on Net Assets in % (RONA) ^{2) 3)}	12,3	10,1	9,7	8,6	11,7	9,4	12,5	12,5	11,4	12,2
		Return on Average Capital Employed in % (ROCE) ⁴⁾ , (ROACE) ^{5) 6)}	11,7	9,8	9,9	8,7	11,5	9,4	12,8	13,8	11,8	11,5
	FFO / totale schuld in % ^{7) 8)}	34,3	39,0	28,7	33,4	-	-	-	-	-	-	
	FFO interest dekkingsratio ^{8) 9)}	7,7	8,3	6,8	7,9	-	-	-	-	-	-	
	Leverage ^{10) 11)}	23,5	24,8	29,4	32,0	34,2	28,0	25,2	22,6	24,1	26,9	
Gegevens per aandeel	Winst per aandeel	1.844	3.077	1.126	939	1.117	799	1.536	1.250	901	987	
	Operationele cashflow per aandeel	1.830	2.114	1.754	1.912	1.738	1.710	1.258	1.468	1.696	1.655	
	Dividend per aandeel	543	462	323	271	239	245	263	133	119	119	
Personeel	Gemiddelde effectieve bezetting op basis van fulltime-equivalenten	2.459	2.293	2.179	2.216	2.231	2.134	2.038	1.864	1.868	1.928	

¹⁾ Voor een specificatie wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht

²⁾ Tot en met 2005 : Exploitatieresultaat / gemiddelde vaste activa verminderd met belastinglatenties.

³⁾ Met ingang van 2006: Exploitatieresultaat + resultaat en rentebaten deelnemingen / gemiddelde vaste activa verminderd met belastinglatenties.

⁴⁾ Tot en met 2003: Exploitatieresultaat / gemiddelde van passiva -/ niet rentedragend kort vreemd vermogen

⁵⁾ Met ingang van 2004: Exploitatieresultaat / gemiddelde van eigen vermogen en rentedragend vreemd vermogen

⁶⁾ Met ingang van 2006: Exploitatieresultaat + resultaat en rentebaten deelnemingen/ gemiddelde van eigen vermogen en rentedragend vreemd vermogen

⁷⁾ Tot en met 2005: Kasstroom uit bedrijfsoperaties gecorrigeerd voor werkkapitaal / totale bruto schuld

⁸⁾ Vanaf 2006: zie berekening FFO / totale schuld en FFO interest dekkingsratio in de paragraaf Financieel Risico Management

⁹⁾ Tot en met 2005: Kasstroom uit bedrijfsoperaties gecorrigeerd voor werkkapitaal plus rentelasten / rentelasten

¹⁰⁾ Tot en met 2003: rentedragend vreemd vermogen / totaal eigen en vreemd vermogen

¹¹⁾ Met ingang van 2004: Rentedragend vreemd vermogen / eigen vermogen plus rentedragend vreemd vermogen in %

■ Bijlage 1

Bijlage Ia: Verkeer en vervoer Amsterdam Airport Schiphol

	2007	2006	%
Passagiers (excl. transit)	47.744.748	45.987.132	3,8%
Transito passagiers	50.246	78.918	-36,3%
Passagiers totaal	47.794.994	46.066.050	3,8%
Luchtvracht (in tonnen)	1.610.282	1.526.501	5,5%
Luchtpost (in tonnen)	41.103	40.327	1,9%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	435.973	423.122	3,0%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	18.388	17.031	8,0%
Vliegtuigbewegingen totaal	454.361	440.153	3,2%

Bijlage Ib: Verkeer en vervoer Rotterdam Airport

	2007	2006	%
Passagiers (excl. transit)	1.060.043	1.037.966	2,1%
Transito passagiers	33.052	39.148	- 15,6%
Passagiers totaal	1.093.095	1.077.114	1,5%
Luchtvracht (in tonnen)	23	15	53,3%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	16.243	15.928	2,0%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	49.288	48.339	2,0%
Vliegtuigbewegingen totaal	65.531	64.267	2,0%

Bijlage Ic: Verkeer en vervoer Eindhoven Airport

	2007	2006	%
Passagiers (excl. transit)	1.544.098	1.143.557	35,0%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	13.470	11.116	21,2%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	5.082	4.837	5,1%
Vliegtuigbewegingen totaal	18.552	15.953	16,3%

Bijlage Id: Verkeer en vervoer Lelystad Airport

	2007	2006	%
Vliegtuigbewegingen totaal	116.519	114.619	1,7%

Bijlage Ie: Verkeer en vervoer Terminal 4 JFK Airport

	2007	2006	%
Passagiers (excl. Transit)	8.897.683	7.701.434	15,5%
Vliegtuigbewegingen totaal	54.659	45.789	19,4%

Bijlage If: Verkeer en vervoer Brisbane Airport Corporation

	2007	2006	%
Passagiers (excl. Transit)	18.022.329	16.879.439	6,8%
Vliegtuigbewegingen totaal	171.412	152.222	12,6%

Bijlage Ig: Verkeer en vervoer Aruba Airport

	2007	2006	%
Passagiers (excl. Transit)	1.735.066	1.638.126	5,9%
Vliegtuigbewegingen totaal	35.774	33.088	8,1%

■ Bijlage 2

Vergelijkend overzicht van 10 grootste West-Europese luchthavens

Vliegtuigbewegingen (x 1.000)			
	2007	2006	%
1 Parijs Ch. de Gaulle	544	533	2,0%
2 Frankfurt	486	482	0,7%
3 Madrid	483	435	11,1%
4 Londen Heathrow	476	471	1,0%
5 Amsterdam	436	423	3,0%
6 München	420	399	5,1%
7 Barcelona	352	328	7,6%
8 Rome Fiumicino	328	310	5,8%
9 Milaan Malpensa	264	247	6,5%
10 Londen Gatwick	259	254	1,7%

Passagiersvervoer (x 1.000) (transito 1 keer geteld)			
	2007	2006	%
1 Londen Heathrow	67.855	67.343	0,8%
2 Parijs Ch. de Gaulle	59.922	56.852	5,4%
3 Frankfurt	53.893	52.468	2,7%
4 Madrid	52.143	45.530	14,5%
5 Amsterdam	47.795	46.066	3,8%
6 Londen Gatwick	35.169	34.091	3,2%
7 München	33.959	30.758	10,4%
8 Rome Fiumicino	32.856	30.102	9,1%
9 Barcelona	32.801	30.008	9,3%
10 Parijs Orly	26.441	25.616	3,2%

Vrachtvervoer (x 1.000 ton)			
	2007	2006	%
1 Frankfurt	2.074	2.031	2,1%
2 Parijs Ch. de Gaulle	2.053	1.884	8,9%
3 Amsterdam	1.610	1.527	5,5%
4 Londen Heathrow	1.314	1.264	3,9%
5 Luxemburg	860*	753	14,3%
6 Brussel	762	706	7,9%
7 Keulen	719	698	3,0%
8 Luik	490	407	20,5%
9 Milaan Malpensa	471	405	16,2%
10 Madrid	322	316	2,0%

* Voorlopig cijfer of op basis inschattingen voor de maand december

Bron: publicaties en website van de respectievelijke luchthavens

■ Bijlage 3

Lijndienstmaatschappijen op Schiphol in 2007

Adria Airways	P	Georgian Airways	P	Surinam Airways	P
Aer Lingus	P	Great Wall Airlines	V	Swiss Int. Airlines	P
Aeroflot Russian Int. Airlines	P	Iberia	P	Syrian Arab Airlines	P
Afriqiyah Airways	P	Icelandair	P	TACV Cabo Verde Airlines	P
Air Astana	P	Iranair	P	TAP Portugal	P
Air Berlin	P	Jade Cargo International	V	Thomsonfly.com ²⁾	P
Air France	P	Japan Airlines	P+V	Turkish Airlines	P
Air Nostrum ¹⁾	P	JAT Airways	P	transavia.com	P
Air Transat ³⁾	P	Jet2.com	P	Tunis Air	P
Airbridge Cargo	V	Kalitta	V	Ukraine International Airlines	P
Airlinair	P	KD Avia ^{1, 2)}	P	United Airlines	P
Alitalia	P	Kenya Airways	P	US Airways	P
Armavia	P	KLM	P+V	Variglog ²⁾	V
Asiana Airlines	V	Korean Air	P+V	VLM Airlines	P+V
Atlantic Air ¹⁾	V	LAN Cargo	V	Vueling	P
Austrian	P	LOT Polish Airlines	P	Westair	V
Blue1	P	Lufthansa German Airlines	P		
bmi	P	MAT Macedonian Airlines ³⁾	P		
bmibaby	P	Malaysia Airlines	P+V	P = passagiers (-combi) diensten	
BMI Regional ²⁾	P	Malev Hungarian Airlines	P	V = full freighter diensten	
British Airways	P	Air Malta	P		
Bulgaria Air	P	Martinair Holland	P+V		
Cathay Pacific Airways	P	Meridiana	P		
China Airlines	P+V	Myair ¹⁾	P		
China Southern Airlines	P+V	Nippon Cargo Airlines	V		
Clickair ¹⁾	P	Northwest Airlines	P		
Continental Airlines	P	Nouvelair ^{1, 2)}	P		
Croatia Airlines	P	Olympic Airlines	P		
Cyprus Airways	P	PIA Pakistan Int. Airlines ²⁾	P		
CSA Czech Airlines	P	Polar Air Cargo	V		
Delta Air Lines	P	Portugalia Airlines ²⁾	P		
DHL	V	Qatar Airways	V		
Dragonair ²⁾	V	Royal Air Maroc	P		
Easyjet	P	Rossiya Airlines	P		
Egypt Air	P	Royal Jordanian Airlines	P		
El Al Israel Airlines	P+V	SAS Scandinavian Airlines	P		
Emirates Skycargo	V	Sata International ³⁾	P		
Ethiopian Airlines ²⁾	P	ScotAirways ²⁾	P	P = passagiers (-combi) diensten	
European Air Express ²⁾	P	Singapore Airlines	P+V	V = full freighter diensten	
Eva Airways	P	SkyEurope	P		
Finnair	P	South African Airways	V	¹⁾ gestart in 2007	
Flybe	P	Sterling	P	²⁾ (tijdelijk) gestopt in 2007	
flyLAL – Lithuanian Airlines	P	Sun Express ¹⁾	P	³⁾ seizoensoperatie	



■ Begrippen

ACRE Fund

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

Catchment area

Gebied waaruit passagiers met grondvervoer van en naar de luchthaven komen

Corporate Governance Code

De Corporate Governance code voor beursgenoteerde bedrijven die in 2003 is opgesteld door commissie Tabaksblat

Concessie-opbrengsten

Inkomsten uit activiteiten waarvoor een concessie (= toestemming om bepaalde activiteiten te mogen uitvoeren) verstrekt is, veelal in de vorm van een percentage van de omzet

CROS

Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol; overlegplatform tussen luchtvaartsector en omgeving

De-icing

Het voor vertrek van sneeuw en ijs ontdoen van vliegtuigrompen en vleugels.

Dual-hub systeem

Systeem waarbij door een wereldwijd opererende alliantie van luchtvaartmaatschappijen binnen een continent twee primaire hubs worden gebruikt; ook wel multi-hub systeem genoemd

Euro Medium Term Note (EMTN)

Een overkoepelend programma waaronder investment grade instanties schuldbewijzen ('notes') zonder onderpand ('unsecured') uitgeven

Economic profit

RONA (na belastingen) minus WACC vermenigvuldigd met gemiddelde vaste activa

FFO

Funds From Operations

FPU

Flexibel pensioen en uittreden; regeling die nog voor beperkt aantal medewerkers geldt om vervroegd met pensioen te gaan

FTE's

Full time equivalenten; aantal voltijds-arbeidsplaatsen

Full freighter

Vliegtuig dat alleen vracht vervoert

General aviation

Verzamelnaam voor kleine, vaak niet-commerciële luchtvaart

Groenenbergerrein

Terrein bij de Aalsmeerbaan van projectontwikkelaar Chipshol, waarvoor een aantal jaren een bouwverbod gold. Chipshol claimt hiervoor schadevergoeding van o.a. Schiphol Group

Havengelden

Vliegtuig-, passagiers- & beveiligingsgerelateerde vergoedingen

Hub

Knooppunt continentaal en intercontinentaal luchtvervoer

Hub carrier

Belangrijkste netwerkmaatschappij op hub luchthaven

H-pier

In 2005 in gebruik genomen pier voor point-to-point carriers die vliegen op niet-Schengen bestemmingen

IR-rate

Irregularity Rate; percentage koffers dat niet gelijktijdig met de passagier op diens bestemming is aangekomen

Key Performance Indicator (KPI)

Belangrijke indicator voor het meten van de prestaties van een bedrijf(sonderdeel)

Lounge 1

Wachtgebied voor passagiers naar Schengenlanden vertrekkend van de A, B, C of D-pier.

Lounge 2 en 3

Wachtgebied voor passagiers naar niet-Schengenlanden vertrekkend van de D, E, F, G en H-pier

Lounge 4

Wachtgebied voor passagiers naar Schengenlanden vertrekkend van de M-pier

Low cost carrier

Luchtvaartmaatschappij die zich kenmerkt door het aanbieden van goedkope tickets

Mainport

Knooppunt van lucht-, weg- en spoorverbindingen dat als uitvalsbasis fungeert voor een van de allianties van luchtvaartmaatschappijen en dat een grote economische uitstraling heeft op de omgeving

M-pier

In 2006 in gebruik genomen pier voor point-to-point carriers die vliegen naar Schengen bestemmingen

MTOW

Maximum Take-Off Weight, maximum startgewicht van vliegtuigen, waarop start- en landingsgelden van vliegtuigen zijn gebaseerd

OD-passagier

Origin & Destination. Passagier die zijn vliegreis begint of eindigt op Schiphol

Passenger Service Charge

Tarief dat vertrekkende passagiers betalen voor gebruik van de luchthavenvoorzieningen

Pax-combi vliegtuig

Vliegtuig waarin zowel passagiers als vracht op het bovendek worden vervoerd

Point-to-point carrier

Luchtvaartmaatschappij die vluchten onderhoudt waarop weinig of geen transferreizigers worden vervoerd

Privium

Serviceprogramma, gekoppeld aan automatische grenspassage door middel van irisherkenning

Polderbaan

Start- en landingsbaan die in 2003 in gebruik is genomen. De vijfde hoofdstart- en landingsbaan van Amsterdam Airport Schiphol

Randstad

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

ROE

Resultaat na belastingen (toekomend aan aandeelhouders) gedeeld door het gemiddeld eigen vermogen (Return on equity)

RONA

Exploitatieresultaat gedeeld door het saldo van de gemiddelde vaste activa minus actieve belasting-latentie en derivatenvorderingen langer dan 1 jaar (Return on net assets)

Runway incursion

Voorval waarbij sprake is van onjuiste aanwezigheid van een luchtvaartuig, voertuig of persoon op een locatie die is aangewezen voor het landen en starten van vliegtuigen

Schengenlanden

Landen in Europa waartussen vrij verkeer van personen en goederen bestaat (genoemd naar plaats in Luxemburg waar hierover een verdrag is gesloten)

Security Service Charge

Tarief dat vertrekkende passagiers betalen voor beveiligingsmaatregelen

See Buy Fly

Samenwerkingsverband van winkeliers in het gebied dat alleen toegankelijk is voor passagiers van Amsterdam Airport Schiphol

Six Sigma

Methode voor het continu verbeteren van bedrijfsprocessen

Smart Parking

Productnaam voor service waarbij vooraf, via www.schiphol.nl, met korting een parkeerplaats kan worden gereserveerd op langparkeerterrein P3

SkyTeam

Wereldwijd opererende alliantie van luchtvaart-maatschappijen rond Air France-KLM

Terminal

Luchthavenstationsgebouw (aankomst- en vertrekhallen)

Transferreiziger

Passagier die overstapt van het ene naar het andere vliegtuig

Transitreiziger

Passagier die met hetzelfde vliegtuig doorvliegt als waarmee hij aangekomen is

VIP Valet Parking

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

Visit costs

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

Vliegbelasting

Ook wel ecotax of tickettax genoemd; belasting die Nederlandse overheid per 1 juli 2008 wil heffen op vanaf Nederlandse luchthavens vertrekkende OD-reizigers. Bedraagt EUR 11,25 voor bestemmingen in EU of binnen 2.500 km en EUR 45 voor andere bestemmingen.

VVO

Verhuurbare vloeroppervlakte gemeten in vierkante meters

WACC

Gemiddelde gewogen kosten van kapitaal (Weighted average cost of capital) volgens Capital asset pricing model (CAPM)

Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol

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

Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol

Wet waarin de exploitatievergunning en het sector-specifieke toezicht met betrekking tot de tarieven en voorwaarden voor het gebruik van Schiphol zijn vastgelegd; van kracht sinds juli 2006

Work Load Unit (WLU)

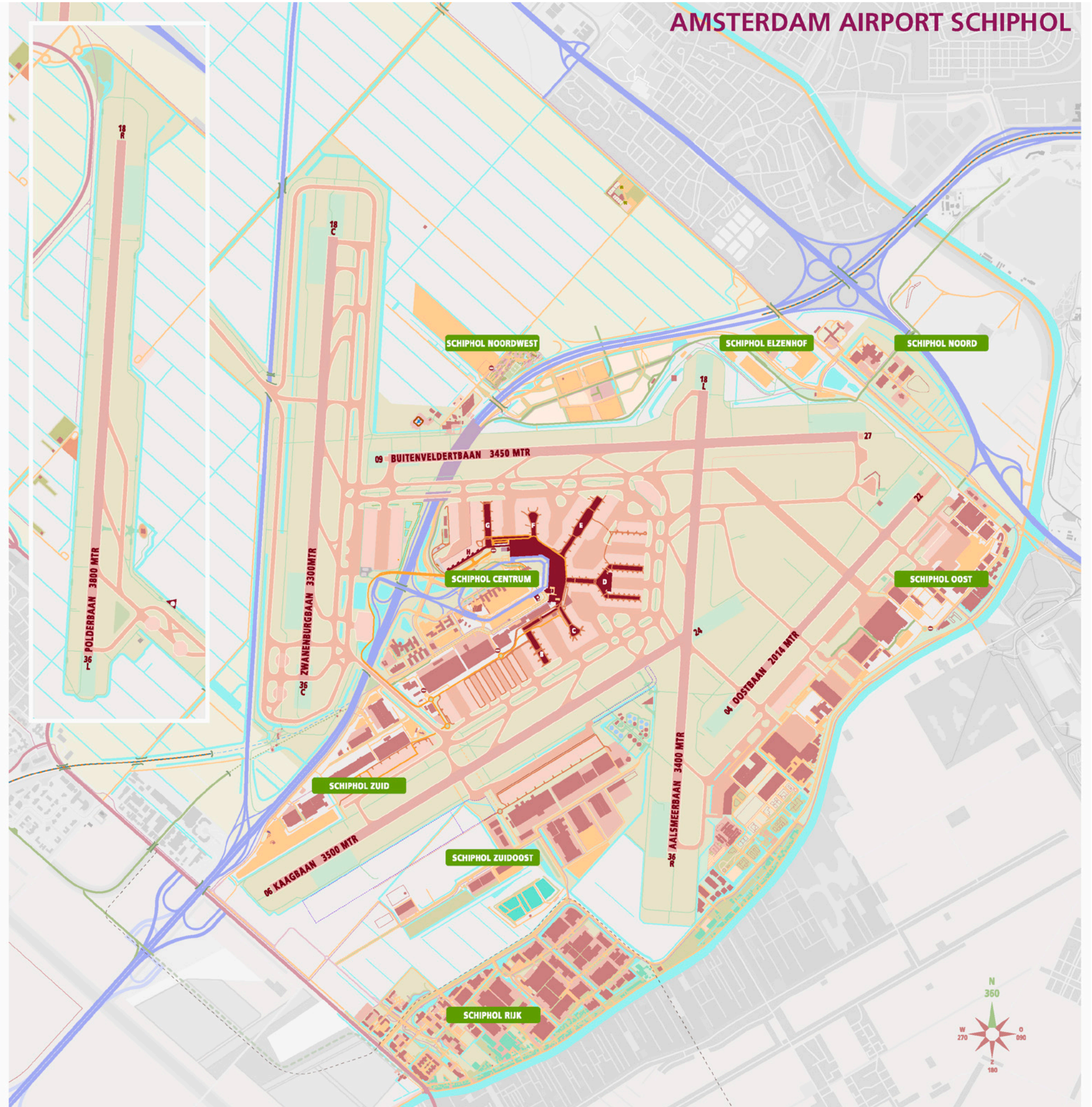
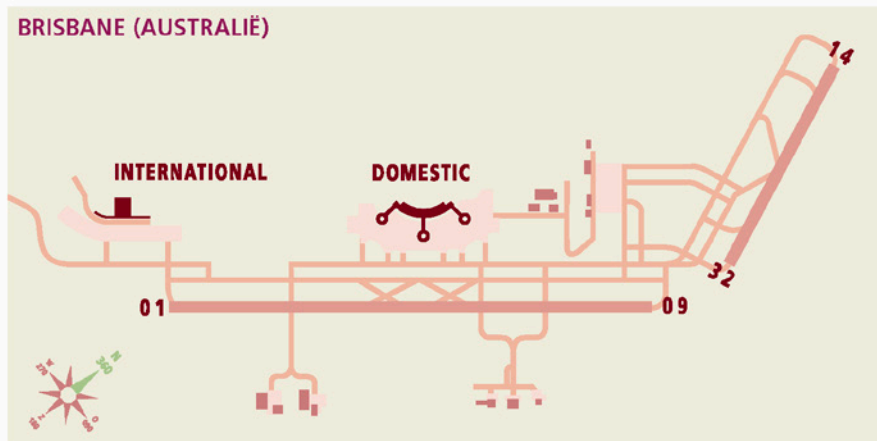
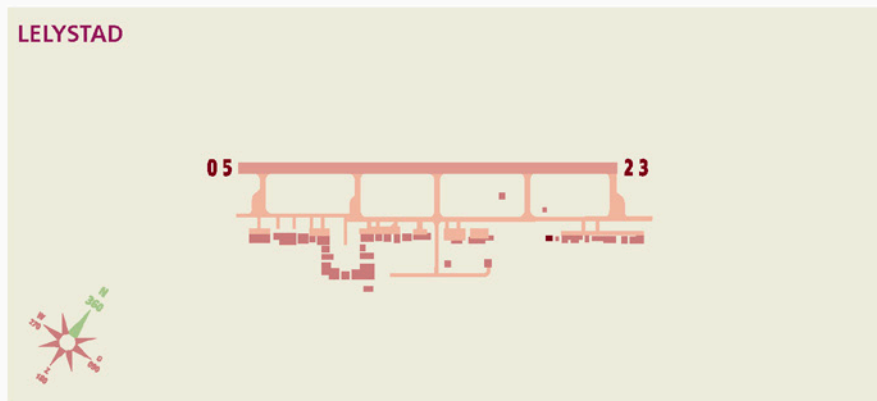
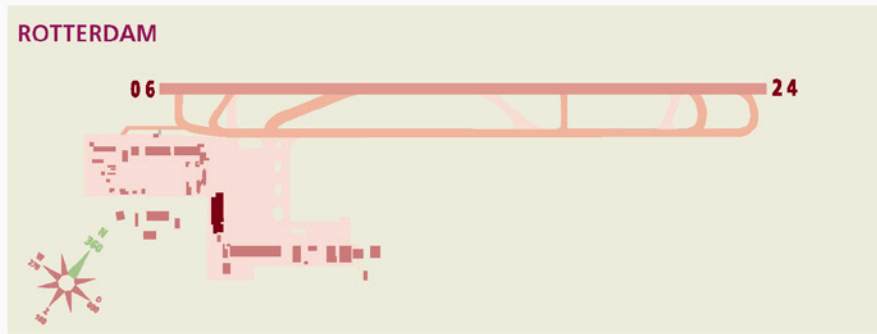
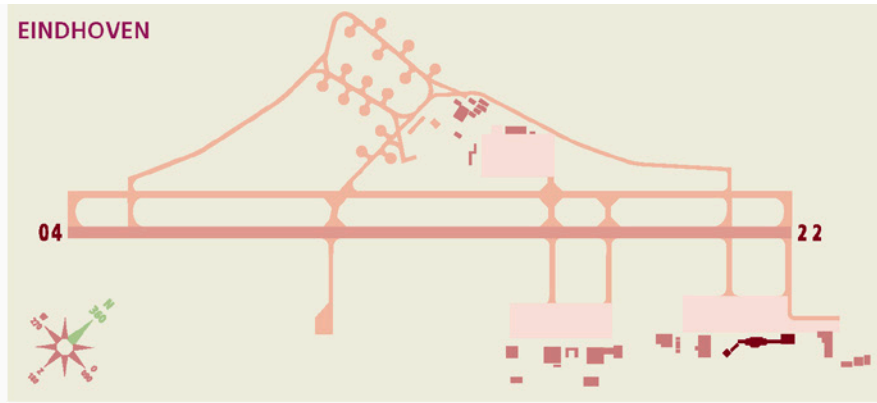
Begrip om productie te meten; staat gelijk aan 1 passagier of 100 kg vracht

WTC

World Trade Center Schiphol Airport

70 MB

Investeringsprogramma dat ten doel heeft om in 2015 tegen minder kosten en met een lagere IR-rate 70 miljoen koffers te verwerken (zie ook hoofdstuk Business Area Aviation)



Uitgave

Schiphol Group
Postbus 7501
1118 ZG Luchthaven Schiphol
Tel. 020 6019111
www.schipholgroup.nl

Voor aanvragen jaarverslagen

Tel: 020 6012570

Redactie

Van Luyken Communicatie Adviseurs, Haarlem
Schiphol Group, Schiphol

Vormgeving

Graphic Invention, De Meern

Fotografie en cartografie

Hollandse Hoogte, Amsterdam
Fotopersbureau Dijkstra, Uithoorn
Schiphol Group, Schiphol
en anderen

Lithografie en druk

Drukkerij Brummelkamp, Hoofddorp

