

# Inhoudsopgave

2	Business areas Schiphol Group	60	Toelichting op de vennootschappelijke balans en de vennootschappelijke winst- en verliesrekening
3	Profiel Schiphol Group	63	Overige gegevens
4	Kerncijfers	64	Accountantsverklaring
6	Aandeelhoudersinformatie	65	Overzicht van deelnemingen
7	Bericht van de Raad van Commissarissen	68	Historisch overzicht
9	Raad van Commissarissen, Directie en Ondernemingsraad	70	Bijlagen
		75	Begrippen
<b>Verslag van de directie</b>			
10	Voorwoord van de president-directeur		
14	Strategie en doelstellingen		
16	Financiële gang van zaken		
20	Risicomanagement		
21	Personeel en organisatie		
23	Veiligheid en bereikbaarheid		
26	Business area Aviation		
30	Business area Consumers		
32	Business area Real Estate		
34	Business area Alliances and Participations		
37	Vooruitzichten		
<b>Jaarrekening</b>			
40	Geconsolideerde balans per 31 december 2001 (na winstbestemming)		
42	Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2001		
43	Geconsolideerd kasstroomoverzicht		
44	Grondslagen voor de consolidatie, de waardering en de bepaling van het resultaat		
48	Toelichting op de geconsolideerde balans		
56	Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening		
59	Vennootschappelijke balans per 31 december 2001 (na winstbestemming)		
59	Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2001		

## Business areas Schiphol Group

(bedragen in miljoenen euro tenzij anders aangegeven)

	Aviation		Consumers		Real Estate		Alliances and Participations	
Belangrijkste activiteiten	Planning, regie, capaciteitsmanagement en informatievoorziening ten behoeve van luchtvaartproces op locatie Schiphol		Retail, parking, advertising, e-business en verhuur ruimten in terminal Schiphol		Ontwikkeling, beheer, exploitatie van en belegging in vastgoed op en bij locatie Schiphol en andere luchthavens		Pantares Rotterdam Airport Eindhoven Airport Lelystad Airport JFK IAT Brisbane Airport	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000
RONA	5,0%	4,4%	28,3%	30,2%	7,4%*	6,4%*	-/- 2%**	0,9%**
Som der bedrijfsopbrengsten	348	317	249	242	73	54	35	34
EBITDA	121	118	129	131	64	44	0	-/- 1
Exploitatieresultaat	59	48	99	103	58	40	-/- 5	-/- 3
Gemiddelde vaste activa	1.181	1.080	350	342	791	620	129	118
Investeringen	152	171	50	41	118	69	18	8
Indirect beleggingsresultaat					100	67		
RONA incl. indirect beleggingsresultaat voor belastingen					20,0%	17,2%		

\* RONA excl. Indirect beleggingsresultaat (dit is de ongerealiseerde winst op waardestijgingen).

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

# Schiphol Group



## Profiel Schiphol Group

Schiphol Group\* is een exploitant van luchthavens die zich richt op het creëren en ontwikkelen van AirportCities ten behoeve van duurzame waardecreatie voor haar stakeholders. De strategie richt zich op het versterken van de internationale concurrentiepositie, onder meer door verdere uitbouw van de AirportCity-formule. De onderneming wil op deze manier uitgroeien tot een toonaangevende, internationale luchthavenonderneming.

Een AirportCity is, behalve een efficiënt multimodaal vervoersknooppunt van lucht-, rail- en wegverbindingen, een locatie die haar bezoekers (passagiers, medewerkers, afhalers en wegbrengers) en de daar gevestigde internationale bedrijven (luchtvaartmaatschappijen, afhandelingsbedrijven, logistieke bedrijven en zakelijke dienstverleners) 24 uur per dag diensten biedt op het gebied van winkel- en horecafaciliteiten, informatie- en communicatietechnologie, zakelijke vestigings- en vergaderfaciliteiten en ontspanning.

Het visitekaartje is Amsterdam Airport Schiphol, waar de ontwikkeling en realisatie van de AirportCity-formule het verst zijn gevorderd. De hier opgebouwde ervaring en deskundigheid worden gebruikt om deze formule ook op andere internationale luchthavens toe te passen.

Schiphol Group is eigenaar en exploitant van Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam Airport en Lelystad Airport en bezit 51% van de aandelen in Eindhoven Airport. Buiten Nederland neemt Schiphol USA Inc. deel in JFK IAT dat actief is op John F. Kennedy Airport bij New York en Schiphol Australia in Brisbane Airport Corporation, die de luchthaven van Brisbane in Australië exploiteert.

Ongeveer de helft van de omzet bestaat uit havengelden. Daarnaast zijn er inkomsten uit retailactiviteiten, parkeergelden, vastgoed en deelnemingen. De rapportage in dit verslag is conform deze bronnen ingericht naar de vier *Business areas* Aviation, Consumers, Real Estate en Alliances & Participations.

In 2001 werd een omzet behaald van € 695 miljoen en een nettowinst van € 183 miljoen. Bij Schiphol Group werken ruim 2.000 mensen (gemiddeld over 2001 op fulltime basis).

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

# Kerncijfers

(€ 1.000.000)

Historische cijfers zijn aangepast aan het huidige stelsel

	2001	2000	1999	1998	1997
<b>Resultaten</b>					
Netto-omzet	695	637	575	553	504
Exploitatieresultaat	211	188	178	181	146
Nettoresultaat	183	144	127	158	128
Afschrijvingen	103	103	79	80	77
Operationele cashflow <sup>1)</sup>	215	251	290	283	237
<b>Balansgegevens</b>					
Eigen vermogen	1.778	1.544	1.362	1.223	1.080
Totaal vermogen	2.845	2.471	2.209	2.001	1.776
<b>Ratio's</b>					
Rendement gemiddeld eigen vermogen	11,0	9,9	9,8	13,7	12,6
ROCE <sup>2)</sup>	8,8	9,0	9,4	10,5	9,4
Rentedragend vreemd vermogen/ totaal vermogen	0,24	0,21	0,21	0,23	0,26
<b>Operationele indicatoren</b>					
Aankomstpunctualiteit (in %) <sup>3)</sup>	75,6	75,7	73,2	69,5	75,4
Vertrekpunctualiteit (in %) <sup>4)</sup>	64,1	64,1	61,9	57,2	67,7
<b>Bedrijfsomvang (in aantallen)</b>					
<b>Schiphol Group</b>					
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	447.742	455.925	430.360	411.599	386.064
Passagiersbewegingen (x 1.000)	40.557	40.645	37.668	35.248	32.308
Vracht (x 1.000 kg)	1.183.969	1.223.377	1.182.319	1.173.787	1.163.266
<b>Waarvan:</b>					
<b>Amsterdam Airport Schiphol</b>					
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	416.462	414.928	393.606	376.810	349.476
Passagiersbewegingen (x 1.000)	39.531	39.607	36.772	34.420	31.570
Vracht (x 1.000 kg)	1.183.208	1.222.594	1.180.717	1.171.256	1.161.234
<b>Personeel</b>					
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van fulltime-equivalenten	2.039	1.864	1.868	1.928	1.791

1) Voor een specificatie wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht.

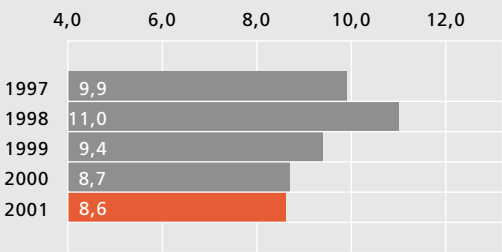
2) Exploitatieresultaat/gem. (passiva +/- niet rentedragend kort vreemd vermogen).

3) Percentage vliegtuigen dat binnen 15 min. na schematijd is aangekomen.

4) Percentage vliegtuigen dat binnen 15 min. na schematijd is vertrokken.

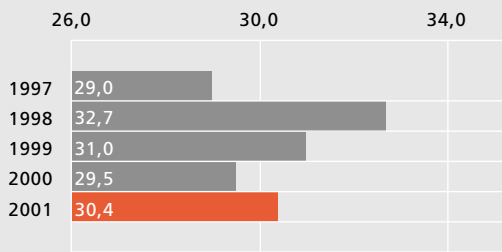
### Return on Net Assets (RONA)

Exploitatieresultaat/gemiddelde vaste activa



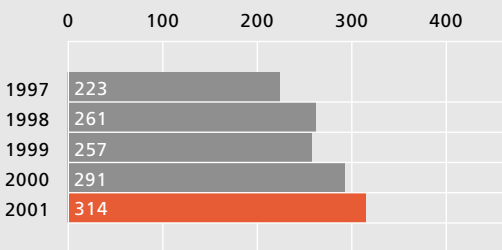
### Exploitatieresultaat

Als percentage van de netto-omzet



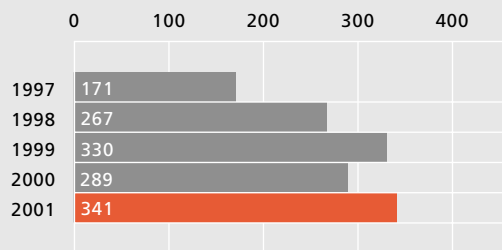
### EBITDA

Exploitatieresultaat plus afschrijvingen x € 1 miljoen



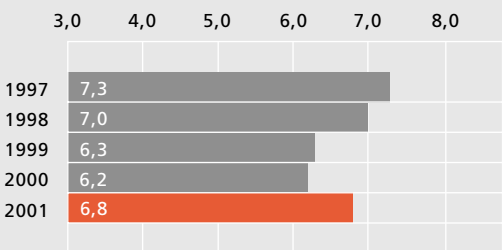
### Investerings in materiële vaste activa

x € 1 miljoen



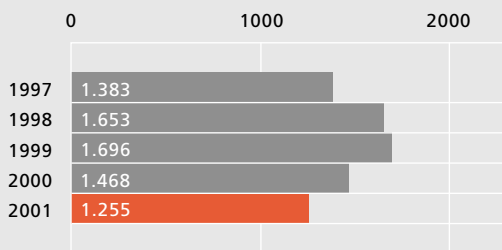
### Interest dekkingsratio

Exploitatieresultaat/saldo financiële baten en lasten



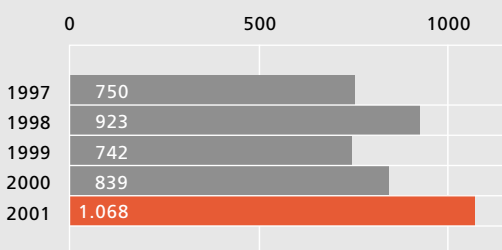
### Operationele cashflow per aandeel

(in euro's)



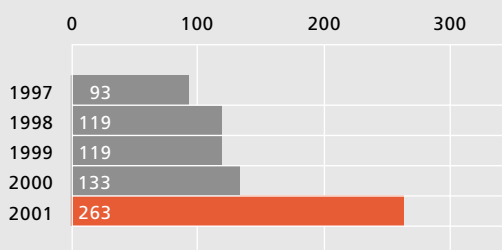
### Winst per aandeel

(in euro's)



### Dividend per aandeel

(in euro's)



## Aandeelhoudersinformatie

### Aandelenkapitaal

Het maatschappelijke kapitaal van Schiphol Group (N.V. Luchthaven Schiphol) bedraagt f 300 miljoen (€ 136,1 miljoen), verdeeld in aandelen met een nominale waarde van f 1000 (€ 453,78). Hiervan is een bedrag van f 171.255.000 (€ 77.712.130) geplaatst.

De aandeelhouders zijn:

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

De Nederlandse regering heeft eind 2000 aangekondigd voornemens te zijn alle aandelen die gehouden worden door de Staat der Nederlanden in tranches te verkopen. De Gemeente Rotterdam zal in dat geval daar ook toe over gaan. Met de Gemeente Amsterdam wordt hierover nog overleg gevoerd.

### Dividendbeleid

In overleg met de aandeelhouders is het dividend over 2001 bepaald op ca. 25% van de nettowinst, als eerste stap op weg naar een marktconform dividendbeleid.

### Belangrijke data

- 15 april 2002  
Algemene Vergadering van Aandeelhouders
- 23 augustus 2002  
Publicatie halfjaarresultaten 2002
- 21 februari 2003  
Publicatie jaarcijfers 2002
- 24 maart 2003\*  
Publicatie jaarverslag 2002
- 14 april 2003\*  
Algemene Vergadering van Aandeelhouders

## Bericht van de Raad van Commissarissen

De Raad kwam gedurende het jaar 2001 in vijf reguliere vergaderingen bijeen. Naast de gebruikelijke cyclus van bespreking van actuele resultaten in vergelijking met het Corporate Budget 2001 en de operationele resultaten, het vaststellen van de jaarcijfers, de halfjaarcijfers en de voorbereidingen voor het Corporate Budget 2002, heeft de Raad ook regelmatig aandacht geschonken aan de voorbereiding van de beursgang. De Raad heeft er voorts op toegezien dat de juridische herstructurering wordt geïmplementeerd waarvan de afsplitsing en oprichting van Schiphol Nederland B.V. inmiddels haar beslag hebben gekregen.

In de Raad is bij de fasering van een aantal investeringen veel aandacht besteed aan het doorzetten van een selectief investeringsprogramma dat zich concentreert op de vijfde baan, de bagageafhandeling en extra investeringen in veiligheid en beveiliging.

In verband met de invoering van de euro zijn door de Raad de mandaten van de directie aangepast. Voorts keurde de Raad de oprichting van een onroerend goed fonds goed waarin een deel van de Schiphol Real Estate BV vastgoedportefeuille wordt ondergebracht met mogelijke deelname van derden.

Regelmatig is de voortgang van de activiteiten van maatschappijen van Schiphol Group in het buitenland in de Raad besproken. Daarbij zijn onder meer aan de orde gekomen: de Pantares-samenwerking en het project tot het verwerven van een belang in MAHB, de vennootschap die eigenaar is van Kuala Lumpur International Airport en lokale en regionale luchthavens in Maleisië.

De Raad heeft steeds enkele leden afgevaardigd naar de overlegvergaderingen met de Centrale Ondernemingsraad.

In enkele vergaderingen heeft de remuneratiecommissie de beloning van de directie besproken en vastgesteld, heeft de Raad zijn eigen functioneren geëvalueerd en is het aftredingsrooster vastgelegd. De financiële commissie is tweemaal bijeengewest. In deze bijeenkomsten zijn de jaarrekening 2000, het halfjaarbericht en de interne controle en andere aspecten van interne beheersing besproken.

### Corporate Governance

De lijn die door de Raad is uitgezet ter versterking van de Corporate Governance is in het afgelopen jaar voortgezet. Onder meer zijn het implementeren van het rooster van aftreden en de wijze van vervulling van vacatures een uiting van dit beleid.

### Samenstelling

In het afgelopen jaar wijzigde de samenstelling van de Raad door het aftreden van de President-Commissaris mr R.J. Nelissen en van de leden dr A. van Es, drs H.J. Simons en mr S. Patijn. De laatste twee leden werden opgevolgd door respectievelijk de heren drs P.H.J.M. van Dijk en mr M.J. Cohen. In de vacature van de heer Van Es werd voorzien door mevrouw drs T.A. Maas-de Brouwer. De heer mr P.J. Kalff werd benoemd tot nieuwe President-Commissaris. De Raad bedankt de scheidende leden, in het bijzonder de aftredende President-Commissaris, de heer mr. R.J. Nelissen, die sinds 1973 onafgebroken deel heeft uitgemaakt van de Raad van Commissarissen en in die functie een unieke bijdrage heeft geleverd aan de ontwikkeling van de N.V. Luchthaven Schiphol.

In dit verslagjaar heeft de Raad ook afscheid genomen van de heer R. Uijlenhoet als bestuurder van de onderneming. De Raad bedankt hem voor zijn grote inzet en toewijding voor de onderneming.

#### **Jaarrekening**

Met de externe accountant PricewaterhouseCoopers is overleg gevoerd over de halfjaarcijfers, de jaarrekening, de financiële rapportage en de status van internal control van de onderneming. Het verslag van de directie en de jaarrekening zijn per 6 februari door de directie opgemaakt.

Een bedrag ad € 1.777.000 wordt toegevoegd aan de wettelijke reserve deelneming. De Raad kan zich verenigen met het voorstel van de directie om een dividend van € 45.000.000 over het gestorte aandelenkapitaal uit te keren. Het resterende gedeelte van de winst ad € 136.028.000 wordt toegevoegd aan de overige reserves.

Conform het bepaalde in de statuten heeft de Raad van Commissarissen de jaarrekening vastgesteld in zijn vergadering van 28 februari 2002. De jaarrekening is door PricewaterhouseCoopers gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring. Wij verwijzen u hiervoor naar pagina 64 van dit verslag. De Raad legt de jaarrekening voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, welke vergadering wordt gehouden op 15 april 2002. Wij stellen voor deze jaarrekening goed te keuren en decharge te verlenen aan de directie voor het gevoerde beleid en de Raad van Commissarissen voor het gehouden toezicht.

Ten slotte spreken wij onze grote waardering uit jegens de directie en medewerkers van de N.V. Luchthaven Schiphol en haar dochterondernemingen en deelnemingen voor de inzet en bereikte resultaten onder veelal moeilijke omstandigheden.

28 februari 2002

*De Raad van Commissarissen*



## Raad van Commissarissen, Directie en Ondernemingsraad

### Raad van Commissarissen

mr P.J. Kalff (1937), voorzitter <sup>1) 2) 3)</sup>

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

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

mr H. van den Broek (1936) <sup>3)</sup>

Lid van de RvC sinds 2000; eerste termijn loopt in 2004 af.

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

mr dr G.D. Dales (1952)

Lid van de RvC sinds 2000; eerste termijn loopt in 2004 af.

Wethouder Financiën Gemeente Amsterdam, waaronder Haven en Luchtvaartangelegenheden.

mr J.M. Hessels (1942) <sup>2) 3)</sup>

Lid van de RvC sinds 1994; tweede termijn loopt in 2002 af.

Voormalig voorzitter Hoofddirectie Koninklijke Vendex KBB N.V.

dr J. Kremers (1933) <sup>1) 3)</sup>

Lid van de RvC sinds 1994; tweede termijn loopt in 2002 af.

Voormalig vice-voorzitter Beleidscomité Robeco Groep/

Directeur Rodamco N.V.

drs G.H.O. van Maanen (1951) <sup>1) 2)</sup>

Lid van de RvC sinds 1999; eerste termijn loopt in 2003 af.

Secretaris-generaal Ministerie van Financiën.

T.H. Woltman (1937) <sup>1) 3)</sup>

Lid van de RvC sinds 1998; eerste termijn loopt in 2002 af.

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

mr M.J. Cohen (1947), vice-voorzitter

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

Burgemeester Gemeente Amsterdam.

drs. P.H.J.M. van Dijk (1949)

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

Wethouder Haven en Economische Zaken, Gemeente Rotterdam.

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

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

President HayVision Society.

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

### Directie

drs G.J. Cerfontaine (1946)

President-directeur

Mevrouw ir M.E. van Lier Lels (1959)

Lid Directie/COO

dr P.M. Verboom (1950)

Lid Directie/CFO

### Centrale Ondernemingsraad

H.L. Bank (1945)

S. Binda (1956)

C.G. Breems (1945)

J. Brouwer (1948), secretaris

Mevrouw drs C.J. Coepijn (1973)

G.B. van Doorn (1974)

J.H. Enthoven (1945)

Mevrouw M. Goeman-Scheltema (1953)

J.G.C. Hagers (1961)

B. Hilgeman (1949)

drs T.C. van Heijningen (1953)

ing J.M. Koomen (1946)

Mevrouw drs I.L. Ratieva (1963)

drs A.H. Oude Weernink (1953), voorzitter

L. Pol (1946)

Mevrouw M.P. Verhaest (1945)



## Verlag van de directie

### Voorwoord van de president-directeur

Het jaar 2001 werd overschaduwd door de terroristische aanslagen in de Verenigde Staten op 11 september, die onder meer een scherpe daling van het vervoer van passagiers en vracht in de luchtvaart tot gevolg hadden. Daarvóór was er overigens wereldwijd al sprake van beperkt groeiende passagiersaantallen en dalende vrachtvolumes onder invloed van de somberder wordende economische omstandigheden.

Amsterdam Airport Schiphol kon zich aanvankelijk nog redelijk goed ontwikkelen met een passagiersstijging van 3,5% in het eerste halfjaar. Na de aanslagen namen vooral op de routes van en naar de Verenigde Staten en het Midden-Oosten de passagiersaantallen sterk af. De daling was vooral groot in de maanden oktober en november. Hoewel de cijfers van Schiphol Group relatief gunstig afsteken bij die van de andere grote Europese luchthavens, moet worden afgewacht welk psychologisch effect de aanslagen op langere termijn hebben.

#### **Problemen in luchtvaartsector**

De wereldwijde daling van het aantal passagiers en het vrachtvolume is van grote invloed op de luchtvaartmaatschappijen. Dit komt onder meer tot uitdrukking in oplopende verliezen, een scherpere concurrentie en rationalisering. Inmiddels hebben Sabena, Swissair en het Nieuw-Zeelandse Ansett hun activiteiten moeten staken en ook de andere luchtvaartmaatschappijen hebben het moeilijk. De ongunstige marktsituatie zal de luchtvaartmaatschappijen ertoe brengen zich te herbezinnen op hun positie. Een evaluatie van hun netwerk en (her)overweging van samenwerkingsverbanden met andere maatschappijen is daarbij onvermijdelijk.

Met name met de KLM, onze belangrijkste klant, is het afgelopen jaar constructief samengewerkt om de negatieve gevolgen van de gerezen problemen het hoofd te bieden.

#### **Marktaandeel Schiphol stijgt**

Ondanks deze sombere geluiden heeft Schiphol Group zich in 2001 relatief gunstig ontwikkeld. Zowel op het gebied van passagiers als vracht kon het marktaandeel van Amsterdam Airport Schiphol in Europa worden vergroot en er werden – zeker gezien de omstandigheden – goede financiële resultaten behaald. Dit laatste was mede te danken aan kostenbesparende maatregelen die al eerder in het jaar werden genomen als reactie op de afnemende groei in de luchtvaart.

#### **Hoogste prioriteit voor beveiliging**

Nog meer dan voorheen wordt na de aanslagen van 11 september aandacht geschonken aan beveiliging, waarbij alle bij de luchtvaart betrokken partijen hun eigen verantwoordelijkheid hebben. Amsterdam Airport Schiphol is één van de best beveiligde luchthavens van Europa en ook in de toekomst zullen we er alles aan doen om hierin verdere verbeteringen aan te brengen. De afgelopen jaren is er al veel geïnvesteerd in beveiliging, wat in 2001 onder meer tot uitdrukking kwam in de invoering van centrale security en de introductie van automatische grenspassage op basis van irisherkenning.

Ook in de komende jaren zullen omvangrijke investeringen in beveiliging worden gedaan. Dit is deels een gevolg van scherpere eisen die de overheid stelt, maar zelf vinden we het ook van het grootste belang dat de reizigers met een gerust gevoel in een

V.l.n.r.

P.M. Verboom

M.E. van Lier Lels

G.J. Cerfontaine

vliegtuig kunnen stappen. We hebben de overheid daarom in 2001 gevraagd om de centrale security op Schiphol door een onafhankelijke instantie te laten controleren; de resultaten hiervan zullen begin 2002 bekend worden. Het zou een goede zaak zijn als andere luchthavens ook een dergelijk onderzoek zouden laten verrichten.

Daarnaast wordt veel aandacht besteed aan brandveiligheid en -preventie, mede naar aanleiding van twee branden in 2001 in Schiphol Plaza. Er werden diverse projecten uitgevoerd ter vergroting van de brandveiligheid. In dit kader zal tot 2005 ruim € 100 miljoen worden uitgegeven.

#### **Schiphol blijft binnen geluidszones**

Verheugend was dat Schiphol in 2001 binnen de wettelijke geluidszones is gebleven. Dit is een goede prestatie, gezien het feit dat vooral in het begin van het gebruiksjaar de wind langdurig ongunstig was. Goede samenwerking tussen alle betrokkenen, het tijdig nemen van passende maatregelen en het uitblijven van extreme weersomstandigheden in de rest van het jaar voorkwamen overschrijdingen.

#### **Nieuwe diensten voor passagiers**

Op het gebied van eBusiness werd goede voortgang gerealiseerd. De vernieuwde website [www.schiphol.nl](http://www.schiphol.nl) biedt een snel groeiend aantal mogelijkheden, zoals bestelling van tickets en artikelen uit de See Buy Fly-winkels en het verrichten van huurauto- en taxireserveringen via Schiphol Travelport. De site heeft zich inmiddels ontwikkeld tot één van de meest geraadpleegde Nederlandse reis-sites. Verder werd het serviceprogramma Privium gelanceerd, dat gekoppeld is aan automatische grenspassage door middel van irisherkenning, en werd Schiphol Travel Taxi geïntroduceerd.

#### **Beleid blijft gericht op duurzame groei**

Hoewel de marktsituatie op dit moment weinig florissant is, zien wij geen reden voor somberheid voor Schiphol Group. Wij zijn ervan overtuigd dat het volume van de luchtvaart structureel blijft groeien, ook al doen zich van tijd tot tijd fluctuaties voor onder invloed van de conjunctuur of gebeurtenissen zoals die zich in 2001 hebben voorgedaan.

De geschiedenis wijst uit dat zich na een dergelijke terugval altijd weer een herstel voordoet en het oude groeitempo wordt hervat.

Het langetermijnbeleid van Schiphol Group blijft dan ook onverminderd gericht op duurzame groei. Omdat de groei op korte termijn zal achterblijven bij eerdere prognoses, werden enkele grote investeringsprojecten getemporeerd of stilgelegd. Dit was het geval bij de uitbreiding van Terminal West en de bouw van de J-pier. Op langere termijn zullen uitbreidingen echter noodzakelijk zijn om de structurele groei van het aantal passagiers te kunnen opvangen. De aanleg van de vijfde baan en de bouw van nieuwe bagagefaciliteiten zijn volgens plan voortgezet.

De sterke financiële positie biedt voldoende ruimte voor voortgaande investeringen. Dat geldt niet alleen voor de luchthavengerelateerde investeringen op de locatie Schiphol, maar ook voor winkel- en horecavoorzieningen, vastgoed en internationale activiteiten. Internationalisatie blijft een hoeksteen van ons beleid. Export van de AirportCity-formule participaties in buitenlandse luchthavens leiden op termijn tot extra inkomsten en risicospreiding, waardoor de concurrentiepositie wordt versterkt.

### **Nieuwe terminal JFK in gebruik**

Bij onze huidige buitenlandse activiteiten nam de joint venture JFK IAT, waarin Schiphol USA Inc. een belang heeft van 40%, de nieuwe Terminal 4 op JFK Airport in New York in gebruik. Dit project is zwaar getroffen door de gebeurtenissen op 11 september.

De luchthaven van Brisbane, waarin Schiphol Australia een belang heeft van 16%, werd uitgeroepen tot beste Australische luchthaven. Een consortium waarin Schiphol Group deelneemt via Pantares, het samenwerkingsverband met Fraport, is in 2001 aangewezen voor de ontwikkeling van een logistiek centrum op de luchthaven van Hong Kong.

In 2001 kwamen geen nieuwe luchthavenparticipaties tot stand. Wij hebben ons na de aanslagen in september teruggetrokken uit het biedingsproces op de luchthaven van Sydney in Australië, waarbij Schiphol Group via Pantares was betrokken.

Wel voeren wij intensief overleg over het nemen van een belang in de onderneming die de luchthavens van Maleisië exploiteert. In 2002 moet hierover duidelijkheid ontstaan.

### **Beursgang**

Voor Schiphol Group is mede in het kader van de voorgenomen beursgang een wettelijk kader gecreëerd, waarin de publieke belangen ten aanzien van veiligheid en milieu, het behoud van de mainportpositie en de belangen van de gebruikers, naar onze mening goed zijn gewaarborgd. Begin 2002 zal de Tweede Kamer zich uitspreken over het regeringsvoornemen om een deel van de aandelen van de Staat in Schiphol Group naar de beurs te brengen. Gezien de gestelde waarborgen hebben wij vertrouwen in een positieve uitkomst. In dat geval behoort een beursintroduktie op afzienbare termijn tot de mogelijkheden. Een grotere afstand van de overheid en toegang tot de kapitaalmarkt zijn van groot belang voor de verdere ontwikkeling van Schiphol Group.

### **Nieuwe Wet Luchtvaart**

Belangrijk voor de toekomst van Schiphol was ook dat de Tweede Kamer in 2001 op hoofdlijnen akkoord is gegaan met de nieuwe Wet Luchtvaart. Hierin zijn de nieuwe milieunormen voor Schiphol vastgelegd die

zullen gelden vanaf de ingebruikname van de vijfde baan. Samen met deze nieuwe baan, die volgens planning eind dit jaar wordt opgeleverd, bieden deze normen de luchtvaart op Schiphol naar verwachting voldoende groeimogelijkheden voor de komende jaren. Tegelijkertijd bieden ze de burgers de zekerheid dat met hun belangen rekening wordt gehouden.

### **Vertrouwen in de toekomst**

Ondanks de turbulente omgeving waarin we momenteel verkeren, is er alle reden om vertrouwen te hebben in de toekomst. Schiphol Group opereert in een structureel groeiende markt, staat op een stevig financieel fundament en beschikt over uiterst deskundige en loyale medewerkers. Met deze uitgangspunten is er volop perspectief voor duurzame groei.

*Gerlach Cerfontaine*

Vanwege de impact van de gebeurtenissen op 11 september 2001 op de luchtvaart hebben wij de Eurocommissaris voor Transport en de secretaris van de organisatie van gezamenlijke Europese rijksluchtvaartdiensten (ECAC) gevraagd om in dit jaarverslag hun mening te geven over 'airport security'. Hun bijdragen treft u hiernaast en op pagina 25 aan.

*De directie*



*'The importance of good airport security and what airports should do to regain the passenger confidence in air travel'*

## Mrs. Loyola de Palacio

*European Commission Vice-President*

The aviation world was changed irrevocably on 11 September 2001. The terrorist attacks undertaken on that date and their dramatic consequences in Washington and New York have highlighted the need for improved, common security measures in aviation. They have also shown the high degree of interdependency of the air transport security system. Since any aircraft can be hijacked on departure from any airport and used as a bomb against any city within its flying range, the safety of both aircraft passengers and of the general public at large is dependent on the preventive security measures taken at every single airport. It is also clear that both domestic and international flights are equally vulnerable to terrorist action.

Against this background the European Commission has initiated in October 2001 legislation to mandate on an EU basis uniform security standards at all Community airports. There was a strong political belief that such an initiative was necessary in order to restore passenger confidence in air travel in Europe.

The key elements of this forthcoming legislation are the establishment of common standards for airports security measures and the definition of technical specifications for equipment in support of aviation security. The legislation will also establish a collective control mechanism to check that good airport security is effectively put in place at all Community airports.

As the events of September 11 so clearly showed it is not sufficient to have security measures in place in theory – they must also be implemented in practice.

It is clear that technology can make a significant contribution to improve airport security. However, technological solutions to reduce accurately the security risk should reconcile high performance with passenger friendliness. In this context, the European Commission shall follow with interest the outcome of the pilot programme based on biometric identification of passengers that has been launched at Schiphol airport.

In addition to the conventional airport security measures that have been applied at most airports around the world, an adequate response to the new threat to civil aviation will require innovative, accurate and high performing solutions.

In order to further stimulate technical developments in this field the European Commission will also propose that a part of the forthcoming 6th Framework Programme on Research shall be dedicated to aviation security.

At this stage the focus of the work of the European Commission is security of airports since the primary goal is the prevention of incidents on board planes. However, security is not exclusively an airport issue. If and when the need arises the Commission may propose to extend its scope of activity to cover security issues within aircraft.



## Strategie en doelstellingen

- **Duurzame waardecreatie voor stakeholders**
- **Verdere ontwikkeling AirportCity-formule**
- **RONA maatstaf voor waardecreatie**

De belangrijkste, algemene doelstelling van Schiphol Group is het creëren en ontwikkelen van AirportCities ten behoeve van duurzame waardecreatie voor haar stakeholders. Deze stakeholders zijn de aandeelhouders, luchtvaartmaatschappijen, afhandelingsbedrijven, verladers, passagiers, medewerkers, toeleveranciers, overheden en omwonenden. De financiële doelstelling van de onderneming is het creëren van waarde voor de aandeelhouders.

### **Strategie gericht op duurzame groei**

De strategie is enerzijds gericht op duurzame groei van Amsterdam Airport Schiphol en anderzijds op verdere internationale expansie. De markt biedt hiertoe voldoende kansen, aangezien de luchtvaart als een structurele groeisector wordt beschouwd, zij het dat zich van jaar tot jaar schommelingen kunnen voordoen ten opzichte van de trendmatige stijging. Op de locatie Schiphol gaan we ononderbroken verder met de ontwikkeling van de AirportCity-formule, versterking van de concurrentiepositie binnen de randvoorwaarden voor milieu en veiligheid en handhaving en uitbreiding van de mainportpositie als multimodaal vervoersknooppunt. Om dit te realiseren, zijn voortdurend investeringen noodzakelijk ter vergroting van de capaciteit en verbetering van de kwaliteit van de operationele processen.

Internationaal streeft Schiphol Group naar de opbouw van een netwerk van luchthavens, waarbij tegelijkertijd (delen van) de AirportCity-formule kunnen worden geëxploiteerd en verder ontwikkeld.

Om deze doelstellingen te kunnen realiseren, worden de volgende middelen gehanteerd:

- Het aanbieden van producten en diensten van hoge kwaliteit tegen concurrerende prijzen.
- Het versterken van de (inter)nationale reputatie en toonaangevende positie van Schiphol Group, door het merk Schiphol verder te ontwikkelen en te exploiteren.
- Het scheppen van een stimulerende werkomgeving.
- Het genereren van de benodigde financiële slagkracht, onder meer voor internationale expansie.

### **Accent op operationele excellentie**

De onderneming ziet operationele excellentie als een belangrijk middel om Amsterdam Airport Schiphol in de kopgroep te houden van beste Europese luchthavens. Om dit te realiseren, dient een topprestatie te worden geleverd op alle onderdelen van het operationele proces, zoals punctualiteit, klantvriendelijkheid en bagage-afhandeling. Daarbij wordt uitdrukkelijk rekening gehouden met veiligheid en milieu.

### **Waardecreatie door Value Based Management**

Binnen Schiphol Group wordt het systeem van Value Based Management gehanteerd om de activiteiten en investeringen zodanig te sturen dat waarde wordt gecreëerd. De *Business areas*, met uitzondering van Aviation, dienen waarde te creëren, dat wil zeggen op termijn een rendement te behalen dat boven de

vermogenskosten ligt. Voor Aviation, die in een door de overheid gecontroleerde omgeving werkt, is de doelstelling op termijn het rendement te laten groeien tot het niveau van de vermogenskosten. Bij acquisities is waardecreatie, met inachtneming van politieke risico's, een belangrijk selectie criterium, evenals de bijdrage die nieuwe deelnemingen kunnen leveren aan de versterking van de AirportCity-formule. In verband hiermee is het van belang dat een deelneming niet alleen financieel van karakter is, maar ook dat er voldoende invloed op het beleid kan worden uitgeoefend.

Als maatstaf voor waardecreatie wordt de *return on net assets* (RONA) gehanteerd, die hoger dient te zijn dan de gemiddelde vermogenskosten (WACC). Bij het nog ontbreken van een beursnotering worden de gemiddelde vermogenskosten na belasting geschat op 8%. In 2001 behaalde Schiphol Group een RONA voor belasting van 8,6%; dit laatste cijfer is exclusief de waarde stijging van de vastgoedportefeuille.



## Financiële gang van zaken

- **Nettowinst stijgt tot € 183 miljoen**
- **RONA komt uit op 8,6%**
- **Balansverhoudingen blijven sterk**

### Nettoresultaat verder gestegen

Het nettoresultaat van Schiphol Group kwam uit op € 183 miljoen tegen € 144 miljoen in 2000. Daarbij wordt aangetekend dat het resultaat in 2000 voor circa € 18 miljoen werd beïnvloed door bijzondere lasten, met name in verband met de voorziene privatisering.

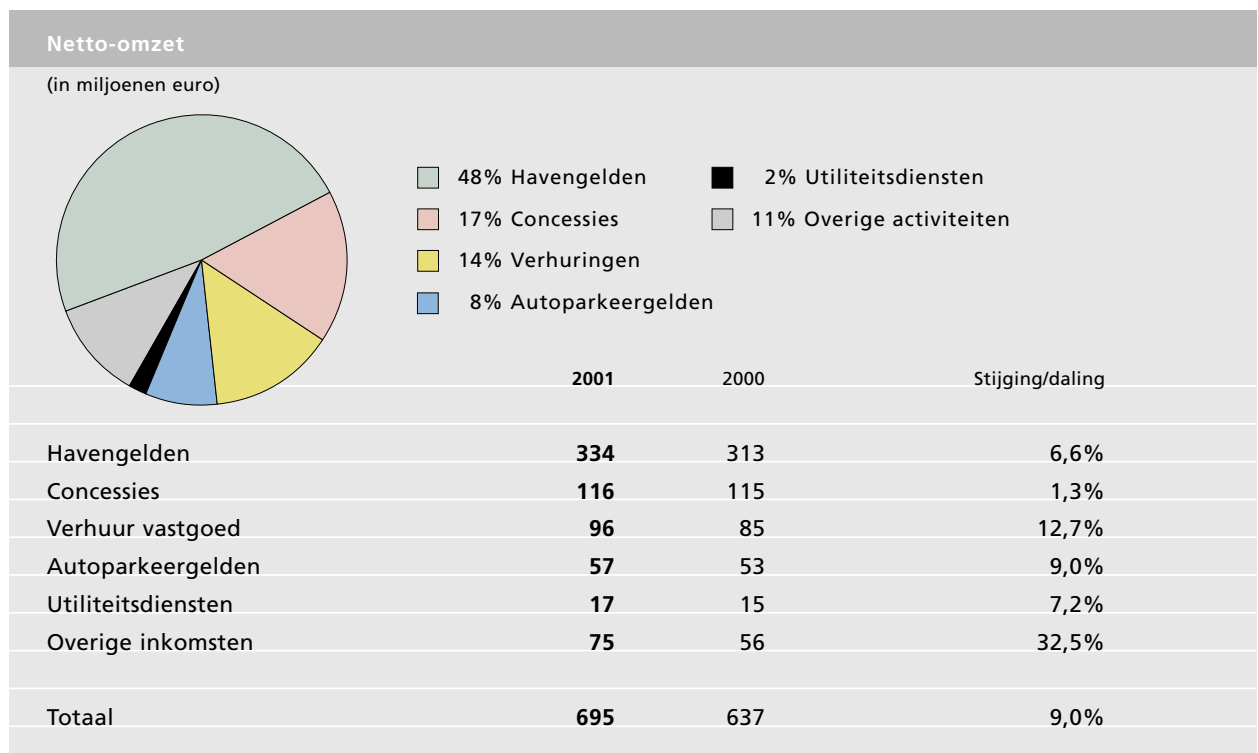
De *return on net assets* (RONA) bedroeg 8,6% tegen 8,7% in 2000. Inclusief het indirecte beleggings-

resultaat bedroeg de RONA 12,7% tegen 11,8% in 2000. Het rendement op het eigen vermogen (ROE) kwam uit op 11,0% tegen 9,9% in het voorgaande jaar.

Ondanks de aanslagen van 11 september, die het resultaat met naar schatting circa € 23 miljoen negatief hebben beïnvloed, kwam de nettowinst hoger uit dan aanvankelijk werd verwacht. Dit kwam mede omdat nog geen vennootschapsbelasting behoefde te worden afgedragen. Dit is inmiddels wel het geval per 1 januari 2002.

### Bedrijfsopbrengsten

De netto-omzet is in 2001 met 9,0% gestegen tot € 695 miljoen. Verdeeld over de verschillende omzetcategorieën was het beeld als volgt:





<b>Belangrijke financiële gegevens</b>			
(in miljoenen euro)			
	2001	2000	Verandering in %
<b>Resultaatontwikkeling</b>			
Netto-omzet	695	637	9,0
Geactiveerde productie t.b.v. het eigen bedrijf	11	9	12,9
Som der bedrijfsopbrengsten	706	646	9,4
Som der bedrijfslasten exclusief afschrijvingen	-/- 392	-/- 355	10,5
EBITDA	314	291	8,0
Afschrijvingen	-/- 103	-/- 104	-/- 0,5
Exploitatieresultaat	211	188	12,2
Financiële baten en lasten	-/- 31	-/- 30	2,3
Resultaat deelnemingen	3	5	-/- 45,8
Belastingen	0	-/- 1	-/- 140,0
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	183	162	12,8
Buitengewone lasten	0	-/- 18	-/- 100,0
Aandeel derden	0	0	
<b>Nettoresultaat</b>	<b>183</b>	<b>144</b>	<b>27,2</b>
<b>Balansontwikkeling</b>			
Balanstotaal	2.845	2.471	15,1
Vaste activa	2.618	2.284	14,6
Eigen vermogen	1.778	1.544	15,2
Langlopende schulden	394	382	3,1

In de cijfers van 2001 is Schiphol Telematics voor 50% geconsolideerd, aangezien begin 2001 het belang is uitgebreid tot 50%. De totale netto-omzet is hierdoor met 1,3% toegenomen.

De stijging van de havengelden was in belangrijke mate het gevolg van tariefsverhogingen van eind 2000 en medio 2001. Het aantal passagiers daalde fractioneel, terwijl het aantal starts en landingen licht steeg bij een iets hoger gemiddeld startgewicht (MTOW). Het startgewicht is van belang bij de bepaling van de hoogte van de start- en landingsgelden.

De inkomsten uit concessies bleven nagenoeg gelijk. De verwachte groei bleef uit als gevolg van het

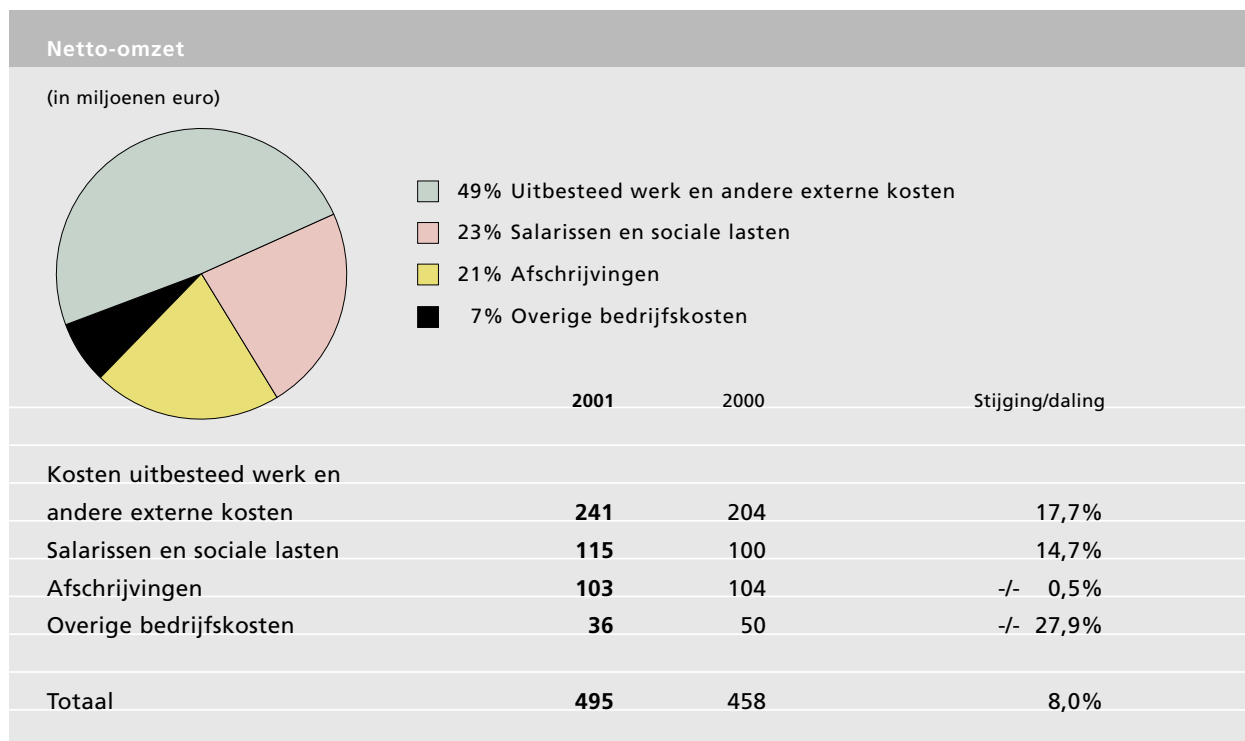
gelijkblijven van het aantal passagiers en van lagere bestedingen per passagier vooral na 11 september.

De verhuur van vastgoed gaf een voortgaande stijging te zien. Dit was te danken aan de grotere verhuurbare oppervlakte, de zeer hoge bezettingsgraad en een verdere stijging van de huurtarieven.

De parkeerinkomsten stegen door hogere tarieven en een toename van het aantal langparkeerders. De overige inkomsten namen onder meer toe door de verkoop van gronden. De consultancy-inkomsten daalden als gevolg van de afbouw van deze activiteiten.

## Bedrijfslasten

De bedrijfslasten stegen met 8% tot € 495 miljoen. De onderverdeling hiervan was als volgt:



De toename van de kosten door de consolidatie van Schiphol Telematics bedroeg 1,5%.

De stijging van de externe kosten was deels het gevolg van de inflatie, de invoering van centrale security, toename inhuur derden en onderhoudskosten. Tevens waren er bijzondere kosten, zoals de afboeking van het vluchtinformatiesysteem FIS 2000 en acquisitiekosten. Deze stijging werd voor een groot deel gecompenseerd door kostenbesparende maatregelen die in de loop van het jaar werden genomen. De stijging van de personeelskosten hing samen met uitbreiding van het aantal medewerkers in het kader van kwaliteitsverhoging en beveiligingsmaatregelen.

De afschrijvingen zijn gelijk gebleven aan vorig jaar. In 2000 was ten opzichte van 2001 echter sprake van hogere lasten (€ 7,5 miljoen) als gevolg van desinvesteringen en bijzondere waardeverminderingen. Exclusief desinvesteringen waren de afschrijvingen in 2001 hoger door toenames van de materiële vaste activa als gevolg van investeringen.

De overige bedrijfskosten daalden aanzienlijk door actieve sturing en het nemen van kostenbesparende maatregelen. Een andere oorzaak was dat in 2000 een

eenmalige dotatie (€ 17 miljoen) werd gedaan aan de voorziening voor informatie- en communicatietechnologie. Verder werden in het voorgaande jaar hoge bedragen uitgegeven aan eBusiness.

### Exploitatieresultaat

Door de ontwikkeling van opbrengsten en kosten kwam het exploitatieresultaat uit op € 211 miljoen tegen € 188 miljoen in 2000. Het resultaat vóór aftrek van rente, belastingen en afschrijvingen (EBITDA) bedroeg € 314 miljoen tegen € 292 miljoen een jaar eerder.

De financiële lasten bleven per saldo vrijwel gelijk. Een daling van de rentestand werd gecompenseerd door een hoger gemiddeld uitstaand bedrag aan opgenomen leningen.

Het resultaat deelnemingen nam aanzienlijk af, vooral als gevolg van het anders verwerken van het resultaat van Schiphol Telematics (thans partieel geconsolideerd), een lagere bijdrage van Eindhoven Airport en van de joint venture JFK IAT.

### Investeringen en financiering

Ondanks het feit dat na 11 september enkele grote investeringsprojecten werden getemporiseerd, werd in het verslagjaar voor een recordbedrag van

€ 341 miljoen geïnvesteerd; hiervan had het overgrote deel betrekking op verdere uitbreiding en verbetering van de faciliteiten op Amsterdam Airport Schiphol. Het belangrijkste project betrof de aanleg van de vijfde baan, die eind 2002 zal worden opgeleverd. Daarnaast werd veel geïnvesteerd in uitbreiding van het bagagesysteem, in beveiliging en in voorzieningen voor brandveiligheid en -preventie.

Gedurende het jaar 2001 is gebruikgemaakt van het in 1999 gelanceerde Euro Medium Term Note (EMTN) programma. Per ultimo boekjaar was voor een totaal van € 391 miljoen opgenomen. Het voornemen is om deze faciliteit in 2002 uit te breiden tot maximaal € 1 miljard. In dit verband zal tevens een herfinanciering plaatsvinden van de huidige kortlopende schulden met looptijden langer dan 1 jaar. Schiphol Group beschikt over een geëmitteerde bankfaciliteit van € 68 miljoen bij ABN AMRO N.V. lopend tot 2003.

#### **Solvabiliteit**

De balansverhoudingen van Schiphol Group bleven sterk. Het eigen vermogen steeg van € 1.544 miljoen tot € 1.778 miljoen, vooral als gevolg van winst-inhouding. Daarnaast werd een bedrag van € 100 miljoen aan indirect beleggingsresultaat op de vastgoedportefeuille aan het vermogen toegevoegd. Aan het eind van het jaar bedroeg het rentedragend vreemd vermogen 24% van het balanstotaal tegen 21% eind 2000. De financiële positie biedt voldoende ruimte voor financiering van verdere expansie in de komende jaren.

#### **Juridische herstructurering**

Eind 2001 is een juridische herstructurering doorgevoerd. NV Luchthaven Schiphol fungeert thans als holding, die in beginsel geen operationele activiteiten meer uitoefent. De Nederlandse activiteiten zijn ondergebracht in de in 2001 opgerichte vennootschap Schiphol Nederland BV, de buitenlandse in Schiphol International BV. Als de herstructurering volledig zal zijn gerealiseerd, is een meer transparante structuur ontstaan, die beter past bij een internationaal actieve onderneming.

## Risicomanagement

### Algemeen

Risicomanagement is meer dan het managen van financieel risico. Risico's zijn onzekerheden verbonden aan de ondernemingsactiviteiten. Risicomanagement is derhalve een integraal onderdeel van het dagelijkse management. Bij Schiphol Group zijn momenteel diverse (risico)managementsystemen in gebruik. Naast interne bedrijfsrisico's is er ook sprake van risico's vanuit de omgeving.

Gebeurtenissen buiten de invloedssfeer van Schiphol kunnen een materiële invloed hebben op de operaties en resultaten van Schiphol Group. Beheersing van deze risico's is moeilijk. Wel kan de luchthaven zich zo goed mogelijk voorbereiden op de consequenties.

### Risico's vanuit de luchtvaart

De gevolgen van de aanslagen op 11 september zijn ook voor de luchthaven merkbaar, maar door de mix en verscheidenheid van activiteiten wordt het effect getemperd. Wel ontstaan er extra onzekerheden doordat veel luchtvaartmaatschappijen financieel in zwaar weer terecht zijn gekomen. Dat betekent voor Schiphol Group enerzijds een toegenomen betalingsrisico door insolventie, anderzijds zullen luchtvaartmaatschappijen zich herbezinnen op netwerken, samenwerkingsverbanden en allianties. Dit kan gevolgen hebben voor de positie van de belangrijke knooppunten (hubs).

Schiphol Group bereidt zich optimaal voor op mogelijke veranderingen die hieruit kunnen voortvloeien door Amsterdam Airport Schiphol te profileren als een aantrekkelijke luchthaven met uitstekende faciliteiten, effectieve processen en concurrerende tarieven.

Daarnaast wordt een internationale groeistrategie gevoerd om minder afhankelijk te worden van de ontwikkeling van één locatie.

KLM heeft beroep ingesteld tegen het goedkeurings-

besluit van de minister van Verkeer & Waterstaat inzake de havengelden 2000. Sinds die tijd worden de verhogingen onder protest betaald. Er zijn diverse andere claims tegen de vennootschap en/of haar groepsmaatschappijen ingediend. Alle claims worden betwist. Hoewel de afloop van de betreffende geschillen niet met zekerheid kan worden voorspeld, wordt er, mede op grond van ingewonnen juridisch advies en ontvangen informatie, van uitgegaan dat deze geen materiële gevolgen zullen hebben voor de financiële positie van de groep. Derhalve zijn geen voorzieningen en/of vorderingen opgenomen.

### Financieel risico

De wisselkoers- en renterisico's van Schiphol Group worden op basis van interne handleidingen en procedures beheerst. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van standaardderivaten. Bij participaties wordt naast eigen vermogen gebruikgemaakt van vreemd vermogen, bij voorkeur luidend in de betreffende lokale valuta. Gezien de intentie om de participatie voor langere termijn aan te houden, wordt de *exposure* van het eigen vermogen verder niet afgedekt. Het benodigde vreemd vermogen wordt indien mogelijk op *non-recourse* basis aangetrokken.

### Milieu en veiligheid

Schiphol Group beschikt over een uitgebreide organisatie om de risico's op het gebied van milieu en veiligheid te beheersen. Procedures zijn ingebed in de organisaties en vastgelegd in interne handleidingen. Daarnaast geldt voor de beheersing van de risico's op het gebied van milieu en veiligheid de bestaande en in ontwikkeling zijnde wet- en regelgeving. Hiervoor verwijzen wij naar het Omgevingsjaarverslag.



## Personeel en organisatie

- **Overlegstructuur scherper gericht op doelstellingen**
- **Aantal medewerkers stijgt met 12%**
- **Tevredenheid medewerkers verbeterd**

### Organisatie scherper gericht op doelstellingen

Met het doel de organisatie scherper te richten op de doelstellingen is in het verslagjaar de overlegstructuur aangepast. De nieuwe overlegstructuur bestaat uit een AirportCity Executive (ACE), een Management Team Amsterdam Airport Schiphol (MT AAS) en een Management Team International (MTI).

Het ACE richt zich onder leiding van de president-directeur op de verdere ontwikkeling van de AirportCity-formule en dan met name op de ontwikkeling van nieuwe producten en diensten gericht op de consument.

Het MT AAS staat onder leiding van de operationeel directeur en coördineert het operationele en commerciële beleid en de masterplanning op de locatie Schiphol. Ter ondersteuning van de besluitvorming zijn de stafafdelingen Business Development en Airport Development gevormd.

Het MTI staat onder leiding van de financieel directeur en heeft als taak de op Schiphol ontwikkelde producten, diensten en concepten internationaal te vermarkten, bij voorkeur samen met Fraport in het samenwerkingsverband Pantares.

### PRO ondersteunt infrastructurele investeringen

Als onderdeel van de focus op *Business areas* is de nieuwe support unit PRO (Projectmanagement Schiphol) gevormd, die voor de *business units* het projectmanagement bij de realisatie van infrastructurele investeringen op de locatie Schiphol voert. De internationale consultancy activiteiten van het voormalige Schiphol Project Consult (SPC) worden in dit kader afgebouwd. Luchthavenontwikkeling op lange termijn is opgenomen in de stafafdeling Airport Development.

### Aantal medewerkers gestegen

Ultimo 2001 bedroeg het aantal medewerkers op basis van fulltime equivalenten (fte) 2.107,7 (2.198 personen) tegen 1.878,8 een jaar eerder (+12,2%). De belangrijkste factor bij deze toename was de verdere versterking van een aantal operationele afdelingen binnen de *business units* Passengers, Airlines en Retail.

Deze versterking vloeit voort uit de doelstelling om de operationele excellentie te vergroten, minder afhankelijk te zijn van externen en specifieke kennis beter te borgen. Daarnaast wordt de stijging van het aantal personeelsleden veroorzaakt door de opname van Schiphol Telematics in de cijfers. Ten slotte speelt een rol dat dagdienstmedewerkers binnen het systeem van variabele arbeidsduur iets langer zijn gaan werken.

Het gemiddeld aantal personeelsleden in fte bedroeg in 2001 2.039 (2000: 1.864).

Naast de 2.198 actieve medewerkers waren eind 2001 formeel nog 18 medewerkers boventallig als gevolg van de organisatieaanpassing uit 1999 bij Schiphol Nederland BV. Een jaar geleden waren dat er nog 32. Voorts maakten in 2001 in totaal 89 (2000: 104) medewerkers van 55 jaar en ouder gebruik van een

bijzondere uittredingsregeling. Voor beide categorieën niet-actieve personeelsleden zijn reeds eerder financiële voorzieningen getroffen. Om deze reden worden ze niet tot de actieve personeelsbezetting gerekend.

### **Management Development**

Vanuit de vorig jaar ontwikkelde "Schiphol Group competenties", is dit jaar gestart met trainingen op het gebied van leiderschapontwikkeling. Voor twee doelgroepen te weten startende academici en het middenkader ("moverend leiderschap") zijn leergangen van start gegaan. Begin 2002 wordt hier een leiderschapsleergang voor de Management Team leden aan toegevoegd. Verder is de relatie tussen centrale en decentrale loopbaanbegeleiding verder uitgewerkt. Naar aanleiding van een analyse van het beschikbare opvolgingspotentieel is besloten en overgegaan tot het aantrekken van een aantal *potentials* ter versterking van de opvolgingsplanning op managementniveau.

### **Tevredenheid medewerkers verbeterd**

In 2001 is wederom een personeelonderzoek gehouden om na te gaan of de uit de vorige onderzoeken voortgevloeide verbeterpunten op afdelingsniveau merkbare verbeteringen hebben opgeleverd. Uit het onderzoek blijkt dat de overall-tevredenheid flink is gestegen van 56% naar 72%. De arbeidstevredenheid, de samenwerking op de afdeling en de ontplooiingsmogelijkheden binnen de onderneming worden door het personeel gunstig beoordeeld. Als minder sterke punten worden genoemd de onderlinge samenwerking tussen de bedrijfsonderdelen en de efficiency. Als speerpunt voor verdere verbetering is dan ook het motto "Samenwerken in een ondernemende cultuur" gekozen. Evenals vorig jaar zijn de resultaten van de enquête gebruikt om op afdelingsniveau nieuwe verbeterpunten op te stellen. Doel van de personeelsmonitor is inzicht te krijgen in de beleving van de medewerkers en een continu proces van verbeteringen binnen de organisatie op gang te houden.

### **Nieuwe CAO afgesloten**

In april 2001 is een nieuwe CAO afgesloten voor de locatie Schiphol met een looptijd van twee jaar. Naast een collectieve salarisverhoging van tweemaal 4% zijn afspraken gemaakt over een gefaseerde afbouw van de bovenwettelijke werkloosheidsaanspraken (voormalige wachtgeldregeling) en is een regeling

overeengekomen die het voor oudere werknemers in volcontinuïedienst mogelijk maakt om vervroegd uit te treden indien zij langer nachtdiensten blijven verrichten.

Verder is afgesproken een onderzoek te doen naar de invoering van een nieuw, meer marktconform en resultaatgericht beloningssysteem. Daarbij zal ook het beoordelings- en functiewaarderingsstelsel worden betrokken. Tenslotte is afgesproken nader vorm en inhoud te gaan geven aan een Individueel Ontwikkelingsplan.

### **Arbeidsomstandigheden**

Op het terrein van de arbeidsomstandigheden is de Arbo-overlegstructuur verstevigd. Binnen de bedrijfsonderdelen zijn Arbo-coördinatoren aangesteld die de specifieke Arbo-zaken binnen de bedrijfsonderdelen coördineren en de processen bewaken, zodat de aandacht voor arbeidsomstandigheden groot blijft. Verder is opnieuw veel aandacht uitgegaan naar RSI-bestrijding. De investeringen in 2000 en 2001, onder meer in meubilair en trainingen, lijken langzaam maar zeker vruchten af te werpen. De vorig jaar geformuleerde doelstelling van een reductie van 10% van het aantal RSI-gerelateerde klachten is ruimschoots gehaald.

### **Medezeggenschap**

Met de Centrale Ondernemingsraad (COR) is elf keer overleg gevoerd, onder meer over de samenwerking met Fraport in Pantares, de eventuele beursgang, de juridische herstructurering, het buitenlandbeleid en organisatieontwikkeling.



## Veiligheid en bereikbaarheid

- **Forse investeringen in security**
- **Introductie irisherkenning**
- **Daling in OV-gebruik**

### Veiligheid en beveiliging

#### Aandacht voor veiligheid vergroot

De aanslagen van 11 september hebben geleid tot een heroriëntatie op de beveiliging op en rond luchthavens. Alles dient in het werk te worden gesteld om reizigers het gevoel terug te geven dat vliegen nog steeds de veiligste manier van transport is. Daarbij gaat het niet alleen om beveiliging (security), maar ook om vliegveiligheid (safety) en brandveiligheid en -preventie, dit laatste met name in het luchthavengebouw.

Amsterdam Airport Schiphol is één van de best beveiligde vliegvelden van Europa. Niettemin wordt voortdurend geïnvesteerd in verbeteringen op een zodanige manier dat een efficiënte controle van passagiers mogelijk is zonder dat daarbij onaanvaardbaar lange wachtrijen ontstaan. In 2001 werd in beveiliging een bedrag van € 24,5 miljoen geïnvesteerd, terwijl de investeringen voor 2002 worden geraamd op € 55 miljoen. Dit betreft deels projecten die door de overheid zijn opgelegd, en deels projecten die wij zelf noodzakelijk vinden voor de veiligheid van de passagiers.

#### Verantwoordelijkheden

Het niveau van beveiliging op Schiphol wordt bepaald door het ministerie van Justitie, omdat de beveiligings-taak op de luchthaven grotendeel in handen van de overheid ligt. Daarbij is de Koninklijke Marechaussee

verantwoordelijk voor het toezicht op de controle van passagiers, hand- en ruimbagage. Deze controles worden uitgevoerd door een door het ministerie van Justitie gecontracteerd beveiligingsbedrijf met behulp van bedrijfsmiddelen die door de luchthaven ter beschikking worden gesteld.

De luchthaven is verantwoordelijk voor de toegangscontrole van personeel dat werkzaam is in beveiligde gebieden, zoals lounges en platformen, en voor de infrastructuur (hekwerken en doorgangen e.d.) en de pasuitgifte die daarvoor nodig is.

De luchtvaartmaatschappijen, ten slotte, zijn verantwoordelijk voor de beveiliging van hun eigen vliegoperatie, met uitzondering van de zogenaamde hoge risicovluchten. Hiervoor treft de overheid aanvullende maatregelen.

#### Centrale security en irisscan

Een belangrijke ontwikkeling op het gebied van beveiliging op Schiphol was de introductie van centrale security halverwege het jaar. Hierbij vindt de veiligheidscontrole van de passagiers en hun handbagage direct na de paspoort- of ticketcontrole plaats, in plaats van aan de gate, waardoor het aantal wachtmomenten afneemt en er sneller kan worden ingestapt. We hebben de overheid gevraagd om de centrale security door een onafhankelijke instantie te laten controleren; de resultaten van dit onderzoek zullen begin 2002 bekend worden.

Na 11 september werden aanvullende veiligheidsmaatregelen genomen, zoals extra en strengere handbagagecontroles.

In oktober ging Amsterdam Airport Schiphol als eerste luchthaven ter wereld over tot automatische grenspassage op basis van irisherkenning, wat belangrijke voordelen op het gebied van beveiliging biedt. Deze mogelijkheid is als proef beschikbaar

voor reizigers die lid zijn van het serviceprogramma Privium, dat ook parkeren dichtbij de terminal en versneld inchecken omvat.

In 2002 wordt de Schipholpas voor Schipholwerkers vernieuwd en zal het systeem voor de uitgifte ervan worden aangepast. De nieuwe pas zal in combinatie met irisherkenning worden gebruikt, waardoor de beveiliging op de luchthaven verder wordt verbeterd. Het omwisselingsprogramma duurt ruim een jaar.

#### **Inventarisatie gevaarlijke situaties**

Om maatregelen te kunnen nemen die de vliegveiligheid vergroten, is inzicht nodig in de mogelijke oorzaken van ongelukken. Hiervoor hanteert Schiphol twee systemen. Het Integraal Veiligheids Management Systeem (IVMS) inventariseert potentieel gevaarlijke situaties die zich tijdens het vliegen, landen, starten, taxiën en parkeren voordoen. Alle betrokken partijen, zoals luchtvaartmaatschappijen, de luchtverkeersleiding en afhandelingsbedrijven, leveren hieraan een bijdrage. Het Airside Veiligheids Management Systeem richt zich hierbinnen specifiek op de activiteiten van de *business unit* Airlines aan de vliegtuigzijde van de luchthaven.

#### **Normen voor brandveiligheid**

In de terminal wordt veel aandacht besteed aan brandveiligheid, waarbij onze normen in het belang van passagiers en medewerkers vaak boven die van de (lokale) overheid liggen. Per deel van het gebouw wordt onderscheid gemaakt naar het soort gebruik, de intensiteit van het gebruik en de personen die er gebruik van maken. Op basis daarvan worden specifieke normen opgesteld.

Nadat in het eerste halfjaar tweemaal brand was uitgebroken op Schiphol Plaza werd de aandacht voor brandveiligheid nog verder verscherpt. Er werden diverse projecten uitgevoerd ter vergroting van de brandveiligheid. Verder werd besloten om het al lopende brandveiligheidsplan uit te breiden.

In dit kader zal in de jaren 2002 tot en met 2005 een bedrag van € 100 miljoen worden uitgegeven aan maatregelen ter voorkoming en beperking van de risico's van branden.

### **Bereikbaarheid**

#### **Streven naar reductie individueel vervoer**

Het beleid is erop gericht passagiers en medewerkers zo veel mogelijk te stimuleren met openbaar of collectief vervoer van en naar Schiphol te reizen.

Dit gebeurt in nauwe samenspraak met andere partijen, zoals de Nederlandse Spoorwegen en de overheid. Goede verbindingen door middel van openbaar vervoer zijn van het grootste belang om het individuele vervoer zo veel mogelijk te reduceren, wat noodzakelijk is gezien de schaarse ruimte op en de congestie op de wegen rond de luchthaven. Amsterdam Airport Schiphol levert hierin een bijdrage door via differentiatie van de tarieven vooral het kortparkeren te ontmoedigen.

In 2001 reisde 43,6% van de passagiers met openbaar of collectief vervoer van en naar Schiphol. Dit betekent een daling van 1% ten opzichte van 2000. Een belangrijke oorzaak was de negatieve publiciteit rond de Nederlandse Spoorwegen, samenhangend met stakingen en vertragingen, waardoor het openbaar vervoer onder passagiers daalde van 35,7 naar 34,2%. Van de overige vormen van collectief vervoer (hotel-, charter- en taxibussen) werd weliswaar op iets grotere schaal gebruikgemaakt, maar het aandeel van het individuele vervoer nam desondanks toe tot 55,5%.

#### **Schiphol Travel Taxi van start**

In april ging Schiphol Travel Taxi van start, een vervoersservice die is opgezet in samenwerking met de Nederlandse Samenwerkende Taxibedrijven. Het gaat hierbij om gecombineerd besteld vervoer, waarbij passagiers met hun bagage in kleine busjes van en naar huis worden gebracht. Het project is bedoeld om het collectieve vervoer naar Schiphol te stimuleren. In 2001 werden 50.000 passagiers vervoerd. Het aanbod zal in de loop van 2002 worden uitgebreid.

#### **Zuidtangent in gebruik**

In opdracht van de provincie Noord-Holland is een vrije busbaan (de Zuidtangent) gerealiseerd, die begin 2002 in gebruik werd genomen. Het kerntraject loopt van Haarlem naar Schiphol-Noord. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de verbetering van de openbaarvervoerfunctie in de regio rond Schiphol, met name in het woon-werkverkeer.

#### **Overleg over optimalisatie HSL**

De exploitatie van de Hogesnelheidslijn-Zuid werd in 2001 gegund aan een consortium van de KLM en de Nederlandse Spoorwegen. Met het consortium voeren wij overleg over een optimale inzet van de HSL, die op kortere afstanden een goed alternatief voor het vliegverkeer kan zijn. Tegen deze achtergrond betreuren wij het dat de overheid besloten heeft voor de HSL-Oost gebruik te maken van het bestaande spoortracé.





*'Auditing of airports is essential  
to ensure security in Europe'*

## Raymond Benjamin

*Executive Secretary of ECAC*

The tragic events of 11 September 2001 in the United States have changed civil aviation forever and have posed a major challenge for the civil aviation industry world-wide and, of course, also in Europe.

The European Civil Aviation Conference (ECAC) reacted immediately by convening its Security Working Group which established specialist Task Forces to develop at short notice reinforced security measures for application in all 38 Member States. Already in December, their recommendations were adopted for inclusion in a revised version of ECAC's security policy document, Doc 30.

The central role of ECAC in civil aviation security was supported by the initiatives taken by the European Union in this field and which resulted in the development of civil aviation regulation for application in the 15 EU Member States. Close co-operation between ECAC and the European Commission ensured, and will continue to do so, that aviation security measures are, to the greatest extent possible, harmonised with the security policy valid in 38 ECAC Member States.

Of great importance in the future, and an essential element in the constant efforts to ensure security in Europe, will be the auditing of airports. Such audits verify whether provisions adopted by ECAC States and laid down in Doc 30 are in fact being implemented in practice. ECAC

was the first regional aviation organisation to adopt an Airport Audit Programme. Schiphol Airport counted among the very first airports to be audited by a European team of experts, all of which were trained at the European Aviation Security Training Institute and certificated by ECAC.

The introduction, by 31 December 2002, of the Programme of 100% hold baggage screening is a crucial project with a view to further increasing security. In terms of cost and infrastructure, this Programme has been a great challenge to all European Airports.

The international character of civil aviation necessitates a harmonised security system not only in Europe but also world-wide. In this connection ECAC Member States fully supported the objectives of the high-level, Ministerial Conference convened by the International Civil Aviation Organisation (ICAO) in February 2002 and played an active role in its deliberations. The endorsement of expert level work at a political level by Ministers will certainly help to maintain the momentum behind the civil aviation security measures being developed as a direct response to the events of 11th September.



## Business area Aviation

- **Marktaandeel stijgt ondanks daling vervoer**
- **Punctualiteit blijft gelijk**
- **Geen overschrijding wettelijke geluidszones**

De *Business area Aviation* levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers op Amsterdam Airport Schiphol. Een belangrijke doelstelling is om Amsterdam Airport Schiphol in de top van de best gewaardeerde grote Europese luchthavens te houden. Om dit doel te bereiken, moet de kwaliteit van de dienstverlening voortdurend worden verhoogd en de functie van Schiphol als mainport worden uitgebouwd. Daarbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met andere factoren, zoals veiligheid en milieu.

### **Sterke terugval vervoer na 11 september**

Voor de luchtvaart, en daarmee ook voor Schiphol, was 2001 een turbulent jaar. Het vervoer van passagiers en vooral van vracht stond het gehele jaar onder druk als gevolg van het verslechterende economische klimaat en een bezuinigingsprogramma bij KLM, de grootste luchtvaartmaatschappij op de luchthaven. Niettemin groeide het aantal passagiers van Amsterdam Airport Schiphol vóór de terroristische aanslagen van 11 september nog met 4%. Daarna liepen de passagiersaantallen en het aantal vluchten terug, hoewel zich tegen het eind van het jaar enig herstel leek af te tekenen.

De daling bij passagiers deed zich vooral voor in het transferverkeer, waardoor het aandeel van

### Financiële gegevens

(in miljoenen euro)	2001	2000
RONA (in %)	5,0	4,4
Som der bedrijfsopbrengsten	348	317
EBITDA	121	118
Exploitatieresultaat	59	48
Gemiddelde vaste activa	1.181	1.080
Investeringsen	152	171

transferreizigers afnam van 42,1 tot 40,8%. Het totale aantal passagiers daalde over geheel 2001 met 0,2% tot 39,5 miljoen, terwijl het vrachtvervoer met 3,2% afnam tot 1.183.208 ton. Omdat andere grote luchthavens het minder goed deden, handhaafde Schiphol zowel op het gebied van passagiers als vracht de vierde plaats in Europa en kon het in beide sectoren zelfs licht marktaandeel winnen. Het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer steeg met 0,4% tot 416.462.

De stijging van het marktaandeel van Schiphol had uiteenlopende oorzaken. In de eerste plaats zijn de concurrenten Londen en Frankfurt meer afhankelijk van het vervoer op de Verenigde Staten en het Midden-Oosten, waar zich in de laatste maanden van 2001 de grootste terugval voordeed. Daarnaast stond het binnenlandse vervoer onder druk door de economische teruggang; voor Schiphol is dit vervoer relatief onbelangrijk, terwijl dat op de andere grote Europese luchthavens omvangrijk is. Verder profiteerde Schiphol van de terugval van Zürich en Brussel door de problemen bij Swissair en Sabena. Ten slotte speelde de opkomst van de goedkope vliegmaatschappijen een rol; deze zijn redelijk sterk vertegenwoordigd op Schiphol en niet of in mindere mate op de andere grote luchthavens.

### Aantal bestemmingen

Hoewel de luchtvaartmaatschappijen als gevolg van de ongunstige gang van zaken na 11 september de frequenties van hun vluchten hebben verlaagd, vooral met ingang van de winterdienstregeling, is het aantal bestemmingen nauwelijks afgenomen. Eind 2001 was het mogelijk om vanaf Amsterdam Airport Schiphol met passagiersvluchten 204 lijndienstbestemmingen rechtstreeks te bereiken, een vermindering van het routenetwerk met negen bestemmingen. In het verslagjaar stopten tien maatschappijen met vluchten op Amsterdam, terwijl er zeven nieuwe maatschappijen vluchten op Amsterdam begonnen; eind 2001 waren er 86 lijndienstmaatschappijen actief op Schiphol.

### Punctualiteit vrijwel onveranderd

De punctualiteit waarmee het vliegverkeer op Schiphol wordt uitgevoerd, is in 2001 vrijwel onveranderd gebleven. Van de aankomende vluchten was 75,6% op tijd tegen 75,7% een jaar eerder, terwijl de vertrekpunctualiteit onveranderd bleef op 64,1%. Vooral in september was de punctualiteit laag; dit was vooral het gevolg van het slechte weer en in mindere mate van de aanslagen in de Verenigde Staten. Finnair en Garuda kregen de punctualiteitsprijs 2001 voor de minste vertragingen in resp. het Europese en het intercontinentale vervoer.

### Beste van de groten

Op de IATA-ranglijst van luchthavens met meer dan 25 miljoen passagiers bleef Schiphol in 2001 op de eerste plaats in Europa staan. Door het blad *Business Traveler* werd het voor de twintigste maal sinds 1980 uitgeroepen tot de beste luchthaven van Europa. Uit de door Schiphol zelf verrichte Kwaliteitsmonitor blijkt dat de waardering van aankomende passagiers op hetzelfde niveau is gebleven, terwijl die van de vertrekkende passagiers is gestegen.

### Opnieuw omvangrijke investeringen

In het kader van vergroting van de capaciteit, verbetering van de operationele excellentie en van de beveiliging werd in 2001 op Schiphol een bedrag van € 150 miljoen geïnvesteerd. Het belangrijkste investeringsproject was de aanleg van de vijfde baan, waarmee in 2000 een begin is gemaakt. De bouw vordert volgens plan, en naar verwachting zal de baan eind november worden opgeleverd. Een ander project was INFOS 2001, de totale herziening van de bebording en de bewegwijzering in het luchthavengebouw. Verder werden in het kader van operationele excellentie nieuwe informatiebalies in de lounges geïnstalleerd en werd er geïnvesteerd in een nieuw bagage-afhandelingsstelsel en de invoering van centrale security. Als gevolg van de daling van het luchtverkeer en de daarmee samenhangende bijstelling van de passagiersprognoses zijn enkele uitbreidingsprojecten uitgesteld; het gaat hierbij

#### Passagiersbewegingen op Europese luchthavens

(x 1.000)

105.587	Londen <sup>1)</sup>
71.025	Parijs <sup>2)</sup>
48.569	Frankfurt
39.531	<b>Amsterdam</b>
33.987	Madrid
26.284	Rome <sup>3)</sup>
25.707	Milaan <sup>4)</sup>
23.647	München
20.971	Zürich
20.748	Barcelona

1) Heathrow, Gatwick en Stansted.

2) Charles de Gaulle en Orly.

#### Vrachtvervoer op Europese luchthavens

(x 1.000 ton)

1627,7	Londen <sup>1)</sup>
1476,4	Frankfurt
1460,3	Parijs <sup>2)</sup>
1183,2	<b>Amsterdam</b>
560,6	Brussel
474,9	Luxemburg
443	Keulen
352,6	Zürich
294,8	Madrid
292,8	Milaan <sup>4)</sup>

3) Fiumicino en Ciampino.

4) Malpensa en Linate.

onder meer om de uitbreiding van Terminal West en de J-pier.

Belangrijkste investeringen (in miljoenen euro's)

Aanleg 5e baan	91,8
Security	24,5
Bagage	12,7
Brandveiligheid	15,8

#### **Bagage-afhandeling verbeterd**

De bagage-afhandeling is in het verslagjaar verder verbeterd als gevolg van de bouw van tijdelijke extra sorteerbanden en een goede samenwerking met betrokken partijen. Het nieuwe bagagesysteem onder het platform van de D-pier is eind 2001 opgeleverd en zal in de eerste helft van 2002 in fases in gebruik worden genomen. Hiermee wordt de capaciteit voor de verwerking van transferbagage verhoogd van 3.000 tot 5.600 koffers per uur, wat voor de komende jaren ruim voldoende is.

Verder werd in 2001 de modernisering van de besturing van het centrale bagagesysteem BASS nagenoeg voltooid. Inmiddels is een project gestart om per januari 2003 het volledig screenen van ruimbagage mogelijk te maken.

#### **Branden in Schiphol Plaza**

In het eerste halfjaar brak er tweemaal brand uit in Schiphol Plaza. Hoewel de branden dankzij de goede calamiteitenorganisatie snel werden bedwongen en zich geen persoonlijke ongelukken voordeden, was de luchthaven enkele uren onbereikbaar voor treinen en autoverkeer, terwijl ook het luchtverkeer werd ontregeld. Na de branden is aan het Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding opdracht gegeven om na te gaan of de luchthaven voldoet aan de zelf gestelde eisen op het gebied van brandveiligheid en -preventie. De Gemeente Haarlemmermeer heeft in 2001 onderzocht of alle gebouwdelen van de terminal voldoen aan de door de overheid gestelde eisen.

#### **Havengelden aangepast**

De door de overheid goed te keuren havengelden (start-, landings- en parkeergelden voor vliegtuigen en gebruiksvergoedingen voor passagiers) zijn met circa 48% de belangrijkste inkomstenbron van Schiphol Group. Het tariefbeleid is er enerzijds op gericht op termijn het rendement te verbeteren tot ongeveer het niveau van de vermogenskosten; anderzijds wordt een zodanige differentiëring gehanteerd dat de

mainportfunctie wordt versterkt, het vliegen met geluidsarme en grotere toestellen wordt gestimuleerd en nachtvluchten worden ontmoedigd.

Per 2 juni werden de vliegtuiggerelateerde tarieven met gemiddeld 3,5% verhoogd. De verhoging was minder groot voor de allerstilste toestellen en groter voor de toestellen die meer geluid produceren. Bovendien is het basistarief voor de eerste 20 ton startgewicht verhoogd en voor het gewicht daarboven verlaagd; hiermee wordt het vliegen met kleinere toestellen ontmoedigd.

Oorspronkelijk bestond het plan per 1 november een Airport Security Charge in te voeren en de Passenger Service Charge te verhogen, onder meer in verband met de kosten van de invoering van centrale security. Hierdoor komt een deel van de beveiligingskosten die vroeger door de overheid werden gedragen, thans ten laste van Schiphol. Vanwege de onzekere situatie in de luchtvaart en de onduidelijkheid over kosten en investeringen na 11 september zijn deze tariefwijzigingen opgeschort. Inmiddels is – onder voorbehoud van overheidsgoedkeuring – besloten om de Airport Security Charge per 1 april 2002 alsnog in te voeren. De Passenger Service Charge blijft in 2002 ongewijzigd.

#### **Verlaging tarieven in 2002**

Daarnaast is besloten de start- en landingsgelden voor luchtvaartmaatschappijen per 1 april 2002 te verlagen om een bescheiden bijdrage te leveren aan verlichting van de problemen in de luchtvaartsector. De verlaging gaat gelden voor vliegtuigen met een startgewicht van meer dan 20 ton en zal neerkomen op een totale reductie van de tarieven met circa 4,5%.

#### **Toekomstige regulering**

Wanneer de nieuwe Wet Luchtvaart van kracht is geworden, zal de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) toezicht gaan uitoefenen op de luchthaventarieven. Het uitgangspunt hierbij is dat de tarieven als geheel kostengeoriënteerd dienen te zijn en er in principe geen subsidiëring plaatsvindt naar de niet-gereguleerde *Business areas* door de *Business area Aviation*.

In overleg met de luchtvaartsector is in 2001 gekeken naar de allocatie van de gedeelde materiële vaste activa, zoals terminalgebouw en pieren. Dit heeft geleid tot een geringe aanpassing; van de materiële vaste activa van de *Business area Aviation* is 1,4% verschoven naar andere *Business areas*.

### Geen overschrijding geluidszones

In het gebruiksjaar 2001 (eindigend op 31 oktober 2001) hebben zich geen overschrijdingen van de wettelijke geluidszones voor het gehele etmaal en voor de nacht voorgedaan. Ook vóór 11 september was er al sprake van een lagere geluidsbelasting dan in dezelfde periode van 2000, ondanks een hoger aantal vluchten. Deze uitstekende prestatie kon mede worden gerealiseerd dankzij de goede samenwerking binnen het Noise Management Committee (NMC). Hierin hebben naast Schiphol de luchtvaartmaatschappijen, Luchtverkeersleiding Nederland en de slotcoördinator zitting, terwijl de overheid waarnemer is.

Het NMC volgt de actuele ontwikkeling van de geluidsbelasting rond Schiphol op de voet en kan maatregelen nemen wanneer het baangebruik afwijkt van de planning. Dat was bijvoorbeeld in het begin van het gebruiksjaar het geval toen er langdurig een ongunstige wind waaide. Door de volgorde van het baangebruik aan te passen, konden de afwijkingen

worden opgevangen. Het NMC is ook succesvol geweest in het terugdringen van het aantal ongeplande nachtvluchten. Het aantal nachtvluchten bedroeg 12.535, iets minder dan in het voorgaande gebruiksjaar (12.882).

Het aantal woningen rond Schiphol dat een geluidsbelasting ondervond van 35 Kosten-eenheden (Ke) of meer, bedroeg 9.670. Dit was vrijwel gelijk aan het voorgaande jaar en opnieuw ruimschoots beneden het toegestane maximum van 12.000.

Vijfde baan krijgt vorm





## Business area Consumers

- **Concessie-inkomsten blijven gelijk**
- **Toename aantal langparkeerders**
- **Nieuwe diensten via vernieuwde website**

De *Business area Consumers* stelt zich ten doel de bezoekers van Amsterdam Airport Schiphol een aantrekkelijk, samenhangend pakket producten en diensten aan te bieden, waarbij ook gebruik wordt gemaakt van eBusiness-technologie. Dit gebeurt onder meer door moderne winkelconcepten en -faciliteiten aan te bieden. De inkomsten bestaan hoofdzakelijk uit concessie-opbrengsten en parkeergelden. De concurrentie bestaat uit luchthavens in omliggende landen, winkelcentra in de omgeving van Schiphol en – voor wat betreft de parkeerfaciliteiten – andere mogelijkheden van vervoer dan de eigen auto, alsmede parkeermogelijkheden in de naaste omgeving.

### Terugval inkomsten na 11 september

De inkomsten van de *Business area Consumers* stegen met 3,3%. De concessie-inkomsten bleven ongeveer gelijk, terwijl de parkeerinkomsten stegen. De concessies gaven aanvankelijk een toename te zien, maar na de gebeurtenissen op 11 september daalde zowel het aantal kopende passagiers als het gemiddeld bestede bedrag. Tot het moment van de aanslagen lagen de concessie-inkomsten per passagier 3% boven het niveau van 2000, in de laatste maanden van 2001 waren ze gemiddeld 4,8% lager. Vooral de inkomsten van de See Buy Fly-winkels stonden hierdoor onder druk. Over geheel 2001 steeg het

### Financiële gegevens

(in miljoenen euro)	2001	2000
RONA (in %)	28,3	30,2
Som der bedrijfsopbrengsten	249	242
EBITDA	129	131
Exploitatieresultaat	99	103
Gemiddelde vaste activa	350	342
Investeringsen	50	41

aantal kopende passagiers van 6,4 miljoen tot 6,6 miljoen, terwijl het gemiddeld bestede bedrag met 3,5% afnam tot € 52,18.

In 2001 werd het beleid voortgezet om op strategische plaatsen in terminals en op pieren nieuwe winkels onder het See Buy Fly-merk te openen. Ook het horeca-aanbod werd verder uitgebreid en een aantal bestaande gelegenheden werd uitgebreid of gerenoveerd. De waardering van de klanten was opnieuw zeer hoog: het shopping centre van Schiphol werd gekozen als beste van alle Europese luchthavens in de IATA-monitor.

### Meer langparkeerders

De parkeerinkomsten stegen als gevolg van een verhoging van de tarieven en een toename van het aantal langparkeerders; dit hing vooral samen met de afnemende punctualiteit van het treinverkeer. Na 11 september was er sprake van een flinke terugval van het aantal kortparkeerders; over het gehele jaar daalde dit met 1,6%. Op het lang parkeren hadden de gebeurtenissen van 11 september weinig invloed, gezien de stijging van 7,3% over geheel 2001. Het totale aantal parkeerplaatsen steeg tot bijna 30.000, waarvan 17.000 voor passagiers en 13.000 voor de medewerkers van de op het luchthaventerrein werkzame bedrijven. Na de personeelsparkeer-

terreinen en het langparkeerterrein P3 zijn in 2001 ook de parkeergarages P1, P2 en P7 van 24-uurs camerabewaking voorzien.

#### **eBusiness: website en mogelijkheden uitgebreid**

De eBusiness strategie is gericht op het vertalen en verder ontwikkelen van de AirportCity-formule via onder andere internet: de virtuele AirportCity. Uniek is dat alle diensten worden aangeboden via één website: [www.schiphol.nl](http://www.schiphol.nl). Deze site is in 2001 aanzienlijk uitgebreid en verbeterd en daardoor ook gebruiksvriendelijker geworden. Vanaf de ingebruikname van de nieuwe site in juni werd deze ruim 3 miljoen maal bezocht. De site levert op maat toegesneden informatie voor specifieke groepen belangstellenden, zoals zakelijke reizigers, toeristen, overstappende passagiers en thuisblijvers, maar ook voor bedrijven die geïnteresseerd zijn in het vastgoedaanbod van Schiphol Real Estate.

Sinds 30 mei is pre-ordering mogelijk, waarbij passagiers thuis uit het assortiment van de See Buy Fly-winkels hun keuze kunnen maken en – indien gewenst – al kunnen afrekenen. De artikelen kunnen vervolgens op de dag van vertrek worden afgehaald.

Begin mei werd het Customer Contact Center opgezet. Op dit centrale punt kunnen passagiers met al hun vragen over de luchthaven terecht, ook via internet. Via het centrum kunnen ook reserveringen voor Schiphol Travel Taxi worden geboekt en klachten worden ingediend.

In september werd het virtuele reisbureau Schiphol Travelport op de website geïntroduceerd. Via deze faciliteit kunnen vliegtickets en huurauto's worden besteld en betaald. De tickets kunnen naar het huisadres worden gestuurd of op de luchthaven worden afgehaald.

Sinds begin januari 2002 is de nieuwe dienst "Persoonlijke Reisbegeleider" actief geworden. Passagiers en anderen kunnen hiermee per e-mail of SMS op de hoogte worden gehouden van vertrek- en aankomsttijden, incheckbalie, gatnummer en bagageband.

#### **Internationale activiteiten**

Begin 2001 is Retail International van start gegaan met activiteiten op het gebied van retailmanagement en -development. De doelstelling is om de knowhow van Schiphol op het gebied van retail, in combinatie met andere onderdelen van de AirportCity-formule, aan te bieden aan andere luchthavens, hoofdzakelijk in Europa en Noord-Amerika.

In het kader van de samenwerking binnen Pantares heeft Retail International in 2001 een contract verworven voor het adviseren van Fraport.



## Business area Real Estate

- **Bezettingsgraad stijgt tot 98%**
- **ACRE Fund opgericht**
- **Veel nieuwbouw op Schiphol Zuidoost en -Oost**

Schiphol Real Estate (SRE) is het aanspreekpunt van Schiphol Group voor alle commerciële vastgoedactiviteiten en heeft als hoofddoel het ontwikkelen van, beleggen in en exploiteren van vastgoed op en nabij luchthavens in binnen- en buitenland. Schiphol Real Estate voegt waarde toe aan de AirportCity-formule van Schiphol Group door zorg te dragen voor kwalitatief hoogwaardig vastgoed, als onderdeel van een zorgvuldig ontwikkeld stedenbouwkundig concept. Het beleid is gericht op geografische diversificatie, een mix van kantoren en commercieel vastgoed en een combinatie van ontwikkeling en regelmatige verkoop van niet-strategisch vastgoed.

### Zeer goed jaar voor vastgoedsector

Voor Schiphol Real Estate was 2001 een zeer goed jaar, dankzij de aanhoudende vraag naar kwalitatief hoogwaardig commercieel vastgoed. De bezettingsgraad steeg tot 98%, waardoor de resultaten verder toenamen. De marktwaarde van de totale vastgoedportefeuille kwam aan het eind van het verslagjaar uit op € 819 miljoen tegen € 635 miljoen een jaar eerder. De stijging was voor € 100 miljoen een gevolg van herwaarderingen en voor € 90 miljoen van investeringen. Aan het eind van het jaar omvatte de totale portefeuille 147.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte en 163.000 m<sup>2</sup> bedrijfsruimte.

### Financiële gegevens

(in miljoenen euro)	2001	2000
RONA (in %)*	20,0	17,2
Som der bedrijfsopbrengsten	73	54
EBITDA	64	44
Exploitatieresultaat	58	40
Gemiddelde vaste activa	791	620
Investeringen	118	69

\* RONA incl. indirect beleggingsresultaat.

RONA excl. indirect beleggingsresultaat was in 2001 7,4% en in 2000 6,4%.

De stijging van de opbrengsten was voor ongeveer de helft te danken aan in 2001 opgeleverde gebouwen en voor 36% aan een betere bezettingsgraad. Het restant was het gevolg van verhoging van de huren, onder meer via indexatie.

De prestaties van Schiphol Real Estate worden vergeleken met de Nederlandse ROZ/IPD index. Dit leverde over 2000\* de volgende resultaten op:

Totaal rendement (% p.j.) gemiddeld laatste 3 jaar:

SRE	17,2%	ROZ/IPD	15,6%
-----	-------	---------	-------

Waardegroei (% p.j.) gemiddeld laatste 3 jaar:

SRE	8,3%	ROZ/IPD	8,6%
-----	------	---------	------

Direct rendement (% p.j.) gemiddeld laatste 3 jaar:

SRE	8,9%	ROZ/IPD	7,0%
-----	------	---------	------

\*) Benchmark over 2001 nog niet beschikbaar.



### Oprichting ACRE Fund

Eind 2001 is het ACRE Fund opgericht, waarin een deel van de vastgoedportefeuille zal worden ondergebracht. Professionele beleggers zullen in de gelegenheid worden gesteld via onderhandse plaatsing in het fonds deel te nemen, waarbij Schiphol Real Estate maximaal 50% van de aandelen zal behouden. De eerste tranche zal, mede afhankelijk van het beursklimaat, naar verwachting in 2002 worden geplaatst. De bedrijventerreinen op de locatie Schiphol hebben nog steeds een grote aantrekkingskracht op internationaal opererende bedrijven. De toestroom van huurders wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van de luchthaven, de aantrekkelijke vestigingsplaats, de centrale ligging, het aantrekkelijke aanbod, de bereikbaarheid en de aanwezigheid van goed gekwalificeerd personeel. De economische stagnatie zal naar verwachting tot een zeker overaanbod en een toenemende leegstand in het commercieel onroerend goed leiden, waarbij de huurprijzen, die de afgelopen jaren sterk zijn gestegen, zich zullen stabiliseren. Verwacht wordt dat het vastgoed van Schiphol Real Estate hier relatief weinig hinder van zal ondervinden, gezien de aanhoudende populariteit van kantorenlocaties in de Amsterdamse regio en de structurele groei van het luchtverkeer.

### Nieuwe gebouwen in gebruik genomen

Op het vrachtareaal Cargo World Schiphol Zuidoost werden in 2001 nieuwe gebouwen in gebruik genomen door Expeditors, Kintetsu Worldwide Express en TNT Post Groep. Op het kantorenpark Schiphol-Oost nam de Immigratie- en Naturalisatiedienst een nieuw kantoorgebouw in gebruik. Hier wordt in 2002 met enige vertraging als gevolg van juridische procedures ook het kantoreengebouw Caravelle opgeleverd. Verder werd op Schiphol-Oost een begin gemaakt met de bouw van het kantorencomplex TriStar met een verhuurbaar oppervlak van 10.670 m<sup>2</sup>.

### Uitbreiding WTC vordert

De uitbreiding van het World Trade Center Schiphol Airport verloopt voorspoedig; begin 2003 zullen de eerste twee kantoortorens en een parkeergarage met 2.700 plaatsen in gebruik worden genomen. De ontwikkeling van het Schiphol Logistics Park van 63 hectare heeft enige vertraging opgelopen, onder meer als gevolg van nieuwe overheidsprocedures.

Met de gemeente Haarlemmermeer is overeenstemming bereikt over de aanleg van de Beech Avenue, waardoor de rondweg rond Schiphol wordt gecompleteerd. Hierdoor worden Schiphol-Zuidoost en Schiphol Rijk beter verbonden met de andere delen van het luchthaventerrein. Tevens is een masterplan goedgekeurd om het voormalige Fokkercomplex op Schiphol-Oost te herontwikkelen.

Door middel van de bouw van een viaduct over de A4 zal in 2002 een begin gemaakt worden met de ontsluiting van Schiphol-Noordwest.

In verband met de verwachte toekomstige vraag naar kantoorruimte is in 2001 een plan uitgewerkt voor uitbreiding van vastgoedprojecten op Schiphol Centrum. De ruimte hiervoor kan worden gecreëerd door een aantal bestaande parkeervoorzieningen ondergronds te brengen.

### Activiteiten op andere locaties

De ontwikkeling van het bedrijventerrein Flight Forum bij Eindhoven Airport vordert sneller dan verwacht. Eind 2001 werd de infrastructuur in gebruik genomen, terwijl tevens het kantoorgebouw Flight Square met een oppervlakte van 13.000 m<sup>2</sup> in ontwikkeling werd genomen.

De ontwikkeling van een logistiek bedrijvenpark bij Malpensa Airport in Italië bevindt zich in een vergevorderd stadium. In samenwerking met Grontmij wordt hier een bedrijfs- en kantorenpark ontwikkeld met een verhuurbare oppervlakte van 62.000 m<sup>2</sup>. Naar verwachting wordt in 2002 gestart met de bouw van de eerste vrachtgebouwen en een kantoorgebouw met een totale omvang van 30.000 m<sup>2</sup>.



## Business area Alliances and Participations

- **Ontwikkeling logistiek centrum in Hong Kong**
- **Nieuwe Terminal 4 in New York opgeleverd**
- **Moeilijk jaar voor JFK IAT**

De *Business area Alliances & Participations* heeft als doelstellingen versterking van de positie van de binnenlandse regionale luchthavens die deel uitmaken van Schiphol Group en export van de AirportCity-formule door middel van participaties in buitenlandse luchthavens. Hierdoor wordt Schiphol Group minder afhankelijk van de ontwikkeling van één locatie en kunnen schaal- en kostenvoordelen worden gerealiseerd.

### Onderhandelingen met Maleisië

Schiphol Group heeft in 2001 met de overheid van Maleisië een *Memorandum of Understanding* getekend inzake het nemen van een belang in Malaysia Airports Holding, de onderneming die de luchthavens in dat land beheert, waaronder de nieuwe luchthaven van Kuala Lumpur. In 2002 zal hierover uitsluitsel komen.

### Samenwerking met Fraport

De samenwerking met Fraport in Pantares werd in het verslagjaar verder uitgebreid. Een consortium waarin Pantares deelneemt, is aangewezen voor de ontwikkeling van een logistiek centrum op Chek Lap Kok Airport in Hong Kong. Het complex krijgt een vloeroppervlakte van 28.000 m<sup>2</sup>, die later uitgebreid kan worden tot 40.000 m<sup>2</sup>. Dit centrum is onderdeel van het logistieke concept Pantares Tradeport

### Financiële gegevens

(in miljoenen euro)	2001	2000
RONA (in %)*	-/ - 2,0	0,9
Som der bedrijfsopbrengsten	35	34
EBITDA	0	-/ - 1
Exploitatieresultaat	-/ - 5	-/ - 3
Gemiddelde vaste activa	129	118
Investeringsen	18	8

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

International. Hiermee wil Pantares zich ontwikkelen tot een wereldwijde aanbieder van specifieke logistieke diensten met een hoge toegevoegde waarde op luchthavens. De bouw van Tradeport Hong Kong is inmiddels begonnen en zal naar verwachting begin 2003 zijn voltooid. Namens Schiphol Group is Schiphol Real Estate hierbij betrokken.

Samen met Fraport wordt tevens gesproken over het nemen van een belang in Aeroporti di Roma, de exploitant van de Romeinse luchthavens Fiumicino en Ciampino.

Een consortium, onder meer bestaande uit Schiphol, Fraport en ABN AMRO, heeft in 2001 een bod voorbereid op de aandelen van Kingsford Smith International Airport in Sydney. Het biedingsproces werd echter stilgelegd vanwege de gebeurtenissen op 11 september. Daarvóór hadden Schiphol en Fraport zich al teruggetrokken vanwege de verslechterde economische situatie.

Schiphol Group en Pantares hebben in 2001 gezamenlijk Pantares Systems opgericht, een onderneming die diensten verleent op het gebied van de informatie- en communicatietechnologie aan dochterbedrijven en geassocieerde luchthavens van de Pantares-partners.

## Binnenlandse luchthavens

### Duidelijkheid over toekomst Rotterdam Airport

Rotterdam Airport, een 100%-deelneming die de Rotterdamse luchthaven exploiteert, ontwikkelde zich opnieuw positief. Hoewel het aantal vliegtuigbewegingen met 18% daalde, steeg het aantal passagiers met 7,4% tot een nieuw record van 747.800.

Een belangrijke gebeurtenis was de ingebruikname in juni van de gerenoveerde en aanzienlijk vergrote passagehal, waarmee een investering van € 14 miljoen was gemoeid. Dit project past in het streven van Rotterdam Airport om uit te groeien tot de beste regionale luchthaven van Europa.

De politieke discussie over de toekomst van de luchthaven werd in 2001 afgesloten. Per 1 november werd een aanwijzing van kracht die verdere groeikansen voor de toekomst biedt, maar die de mogelijkheden van nachtvluchten sterk beperkt. Een exploitatievergunning is verkregen en het luchthaventerrein werd op erfpachtbasis overgedragen, het landzijdige gedeelte voor 99 jaar en de luchtzijde voor 50 jaar.

In 2002 zal veel aandacht worden geschonken aan de ontwikkeling van vastgoed op het luchthaventerrein. Er zijn gesprekken gaande met Schiphol Real Estate om een samenwerkingsovereenkomst te sluiten met betrekking tot de ontwikkeling van 100.000 m<sup>2</sup> commercieel onroerend goed op het voorterrein van de luchthaven. Er zullen zowel kantoren als bedrijfsruimten ontwikkeld worden.

### Moeilijk jaar voor Eindhoven Airport

Voor Eindhoven Airport, waarin Schiphol Group een belang heeft van 51%, was 2001 een moeilijk jaar. Als gevolg van de teruglopende economie, het faillissement van Base Airlines in juli en de aanslagen van 11 september daalde het aantal passagiers met 18% tot 278.500, terwijl het aantal vliegtuigbewegingen met 25% afnam. Deze ontwikkelingen noopten tot een uitgebreid kostenbesparings-

programma om de financiële gevolgen zo veel mogelijk te beperken. In mei hervatte Trans Travel Airlines de route op Birmingham, maar andere initiatieven zijn in verband met de situatie in de luchtvaart uitgesteld tot 2002.

Niettemin vonden de voorbereidingen voor de bouw van een nieuwe terminal voortgang. In dit kader wordt samengewerkt met Schiphol Real Estate. De verwachtingen voor de groei op middellange termijn blijven positief, gezien de verwachte toenemende vraag naar regionale vliegmogelijkheden.

### Lelystad kan groeien

In 2001 werden door de minister van Verkeer & Waterstaat twee beslissingen genomen die positief zijn voor de toekomstige groei van Lelystad Airport. Er werd een vergunning verkregen die jaarlijks 6.000 vliegtuigbewegingen van commerciële vliegtuigen mogelijk maakt en er werd besloten verkeersleiding te implementeren. Dit laatste zal naar verwachting medio 2002 zijn beslag krijgen, waarna het commerciële verkeer van start kan gaan.

In de kleine luchtvaart steeg het aantal vliegtuigbewegingen met 0,5% ten opzichte van 2000 tot 137.100. Van deze bewegingen hadden er 19.000 betrekking op helikopters.

## Buitenlandse luchthavens

### Nieuwe terminal op JFK in gebruik

Op JFK Airport in New York werd in het voorjaar de nieuwe Terminal 4 in gebruik genomen na een voorbereidings- en bouwperiode van vier jaar. De terminal, die in totaal \$ 1,4 miljard heeft gekost, wordt geëxploiteerd door de joint venture JFK IAT, waarin Schiphol USA Inc. een belang heeft. Het project is grotendeels gefinancierd door middel van obligaties die uitgegeven zijn door de luchthavenautoriteit van New York. Deze worden gegarandeerd door een lokale verzekeringsmaatschappij.

De beleving en de kwaliteit worden door bezoekers als zeer goed ervaren. Voor het concept kreeg het project in 2002 een belangrijke Amerikaanse bouwonderscheiding. Terminal 4 is de grootste terminal van JFK Airport, en bovendien de enige die 24 uur per dag is geopend. Bij de bouw is rekening gehouden met eventuele toekomstige uitbreidingen.

De gebeurtenissen op 11 september hadden een sterk negatief effect op de exploitatie, die daarvoor al

onder druk stond als gevolg van de teruggang in de Amerikaanse economie en de scherpe concurrentie. De aantallen passagiers liepen terug, evenals het aantal vluchten in het transatlantische verkeer. De toegenomen concurrentie met andere terminals leidde tot extra prijsdruk. Het gevolg was dat de inkomsten uit passagiersgelden sterk afnamen en beperkingen van kracht werden aan het doen van dividenduitkeringen aan de aandeelhouders. Om deze reden zal naar verwachting in 2002 geen dividend worden uitgekeerd. Over 2001 werd een dividend € 1,4 miljoen ontvangen.

Het aantal passagiers daalde met 11,3% tot 4,6 miljoen, hoewel het aantal vluchten nog met 1,3% steeg. Gezien de druk hiervan op het resultaat, die zeker ook in 2002 zal aanhouden, hebben de aandeelhouders aangedrongen op passende maatregelen. JFK IAT is daarop besprekingen begonnen met de luchthavenautoriteit en de plaatselijke overheid om de lease van de terminal met tien jaar te verlengen en zodoende de jaarlijkse financieringskosten te verlagen. Bij de federale overheid is een aanvraag ingediend om opgenomen te worden in het financiële stimuleringspakket voor de luchtvaart in de Verenigde Staten.

Ondanks het ongunstige klimaat is JFK IAT erin geslaagd een aantal nieuwe luchtvaartmaatschappijen aan te trekken, waardoor nu ongeveer 40 internationaal actieve luchtvaartmaatschappijen gebruikmaken van de terminal. Met Delta Airlines worden gesprekken gevoerd over een eventuele samenwerking, waardoor het gebruik van Terminal 4 zou kunnen worden geoptimaliseerd.

### **Brisbane beste luchthaven van Australië**

Schiphol Group heeft via Schiphol Australia een belang van 16% in Brisbane Airport Corporation (BAC), de onderneming die de luchthaven van Brisbane (Australië) exploiteert. Aanvankelijk vertoonde het aantal passagiers een flinke groei, mede dankzij de start van de vluchten van Virgin Blue. In september volgde echter een sterke terugval als gevolg van ernstige problemen bij Ansett Airlines en de aanslagen in de Verenigde Staten. Per saldo steeg het aantal passagiers nog met 9,6% tot bijna 13 miljoen, welke stijging vooral in het binnenlandse verkeer werd gerealiseerd. In november werd Brisbane door de Australian Airports Association uitgeroepen tot de beste luchthaven van Australië.

Op het gebied van de bereikbaarheid van de luchthaven werd goede voortgang gemaakt. In mei werd een railverbinding met de stad Brisbane in gebruik genomen, terwijl in maart een parkeergarage werd gerealiseerd. Medio 2001 werd begonnen met uitbreiding van de luchthavenfaciliteiten, waaronder een vergroting van de zuidelijke pier van de internationale terminal.

De Australische luchtvaartmaatschappij Qantas heeft besloten in Brisbane een groot onderhoudscentrum voor haar Boeing 767-vloot te vestigen. Het Export Park begroette enkele nieuwe bedrijven, waaronder een distributiecentrum voor een groot detailhandelsbedrijf en het hoofdkantoor van een vooraanstaand groothandelsbedrijf op het gebied van telecommunicatie. De ontwikkeling van een hotel- en kantorencomplex is stilgelegd als gevolg van het wegvallen van een lokale partner.

Nieuwe terminal 4 van buiten gezien





## Vooruitzichten

- **Nog geen volledig herstel verkeer en vervoer verwacht**
- **Nettoresultaat 2002 zal dalen door VPB-afdracht**
- **Voldoende ruimte om hoge investeringen te financieren**

De directie van Schiphol Group verwacht niet dat het vliegverkeer via Schiphol zich in 2002 al volledig zal herstellen van de gevolgen van de aanslagen in de Verenigde Staten. Voorzichtigheidshalve wordt rekening gehouden met een daling van het aantal vliegtuigbewegingen tot 412.000, een vermindering van het aantal passagiers tot circa 37 miljoen en een lichte afname van het vrachtvervoer.

Onder voorbehoud van goedkeuring van de voorgestelde tariefswijzigingen per 1 april, waaronder de invoering van de Airport Security Charge, zal het exploitatieresultaat over 2002 ongeveer op hetzelfde niveau uitkomen als in 2001. Het nettoresultaat zal echter aanzienlijk lager uitvallen, aangezien Schiphol Group vanaf 1 januari 2002 vennootschapsbelasting verschuldigd is.

De investeringen in materiële vaste activa worden vooralsnog geraamd op € 490 miljoen, exclusief eventuele nieuwe participaties. Hiervan zullen opnieuw grote bedragen betrekking hebben op de aanleg van de vijfde baan, beveiliging en brandveiligheid en -preventie.

Exclusief participaties zal naar verwachting een bedrag tussen € 240 en € 300 miljoen aan additionele financiering moeten worden aangetrokken. Er is voldoende ruimte om dit financieringstekort te kunnen opvangen.

In het aantal medewerkers worden geen substantiële veranderingen verwacht.

Amsterdam, 28 februari 2002

De directie

*G.J. Cerfontaine*  
*M.E. van Lier Lels*  
*P.M. Verboom*





# Geconsolideerde balans per 31 december 2001 (na voorstel winstbestemming)

(in duizenden euro's)

## Activa

	31 december 2001	31 december 2000
<b>Vaste activa</b>		
<b>Immateriële vaste activa</b>		
Goodwill	1.698	–
<b>Materiële vaste activa</b>		
Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten	1.726.398	1.572.756
Commercieel onroerend goed en terreinen	818.705	635.184
	<u>2.545.103</u>	<u>2.207.940</u>
Financiële vaste activa	70.881	75.820
	<u>2.617.682</u>	<u>2.283.760</u>
<b>Vlottende activa</b>		
Vorraden	2.737	2.243
Vorderingen	149.251	123.959
Liquide middelen	75.482	61.171
	<u>227.470</u>	<u>187.373</u>
	<u>2.845.152</u>	<u>2.471.133</u>



## Passiva

	31 december 2001	31 december 2000*
<b>Eigen vermogen</b>	<b>1.778.450</b>	<b>1.543.717</b>
<b>Aandeel van derden</b>	<b>7.530</b>	<b>7.330</b>
<b>Vorzieningen</b>		
Groot onderhoud	16.438	21.136
Vervroegde uitdiensttreding	29.659	29.526
Overige voorzieningen	81.377	83.467
	<u>127.474</u>	<u>134.129</u>
<b>Langlopende schulden</b>	<b>394.073</b>	<b>382.085</b>
<b>Kortlopende schulden</b>	<b>537.625</b>	<b>403.872</b>
	<u>2.845.152</u>	<u>2.471.133</u>

\* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

# Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2001

(in duizenden euro's)

	2001	2000
<b>Netto-omzet</b>	<b>694.599</b>	<b>637.306</b>
Geactiveerde productie voor het eigen bedrijf	11.452	9.224
<b>Som der bedrijfsopbrengsten</b>	<b>706.051</b>	<b>646.530</b>
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	241.094	204.777
Salarissen en sociale lasten	114.603	99.875
Afschrijvingen en waardeveranderingen	103.035	103.529
Overige bedrijfskosten	36.064	50.043
<b>Som der bedrijfslasten</b>	<b>494.796</b>	<b>458.224</b>
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>211.255</b>	<b>188.306</b>
Financiële baten en lasten	-/- 31.093	-/- 30.319
<b>Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen</b>	<b>180.162</b>	<b>157.987</b>
Belastingen	152	-/- 557
Aandeel in het resultaat van deelnemingen	2.619	4.795
<b>Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen</b>	<b>182.933</b>	<b>162.225</b>
Buitengewone lasten	-	-/- 18.151
<b>Groepsresultaat na belastingen</b>	<b>182.933</b>	<b>144.074</b>
Aandeel van derden	-/- 128	-/- 329
<b>Nettoresultaat</b>	<b>182.805</b>	<b>143.745</b>

# Geconsolideerd kasstroomoverzicht

(in duizenden euro's)

	2001	2000*
<b>Nettoresultaat</b>	<b>182.805</b>	<b>143.745</b>
Aanpassingen voor:		
■ Afschrijvingen	98.315	104.169
■ Verkoop van activa	5.705	2.194
■ Desinvestering ten gunste van nieuwbouw in ontwikkeling	-	762
■ Vrijval negatieve goodwill	-/- 1.367	-/- 1.367
■ Mutatie voorzieningen	-/- 6.656	-/- 6.637
■ Overige	184	-
■ Nettomutatie van voorraden, vorderingen en kortlopende schulden**	-/- 63.981	8.419
	<u>32.200</u>	<u>107.540</u>
<b>Nettokasstroom uit operationele activiteiten</b>	<b>215.005</b>	<b>251.285</b>
Investerings:		
■ Investering in immateriële vaste activa	-/- 2.123	-
■ Investering in materiële vaste activa	-/- 341.128	-/- 289.007
■ Koersomrekeningsverschillen	-/- 21	-/- 37
■ Netto-investering in financiële vaste activa	4.939	2.804
	<u>-/- 338.333</u>	<u>-/- 286.240</u>
<b>Nettokasstroom uit investeringsactiviteiten</b>	<b>-/- 338.333</b>	<b>-/- 286.240</b>
Financiering:		
■ Dividend betaald in het verslagjaar	-/- 22.689	-/- 20.420
■ Koersomrekeningsverschillen	-/- 1.498	-/- 4.646
■ Mutatie aandeel van derden	200	216
■ Vrijval egalisatierekening investeringsfaciliteiten	-/- 984	-/- 640
■ Toevoeging egalisatierekening investeringsfaciliteiten	354	634
■ Mutatie leningen en bankkredieten	162.256	44.539
	<u>137.639</u>	<u>19.683</u>
<b>Nettokasstroom uit financieringsactiviteiten</b>	<b>137.639</b>	<b>19.683</b>
<b>Mutatie liquide middelen</b>	<b>14.311</b>	<b>-/- 15.272</b>

\* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

\*\* Exclusief dividenden, bankschulden en leningen.

## Grondslagen voor de consolidatie

### Criteria voor de geconsolideerde jaarrekening

In de geconsolideerde jaarrekening worden overeenkomstig uniforme grondslagen, de financiële gegevens van de N.V. Luchthaven Schiphol en haar op bladzijde 65 vermelde groepsmaatschappijen volgens de integrale consolidatiemethode opgenomen. Onder groepsmaatschappijen wordt verstaan de maatschappijen die tot de economische eenheid van de N.V. Luchthaven Schiphol behoren en waarin door haar beslissende zeggenschap over het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend.

De financiële gegevens van deelnemingen die als joint venture kwalificeren, zijn in de geconsolideerde jaarrekening opgenomen naar evenredigheid van het daarin gehouden belang. Van een joint venture is sprake in geval van activiteiten, al of niet uitgevoerd in de vorm van een rechtspersoon of vennootschap, waarop als gevolg van een overeenkomst tot samenwerking tussen een beperkt aantal deelnemers de zeggenschap gezamenlijk wordt uitgeoefend. Een overzicht van deze rechtspersonen is opgenomen op bladzijde 65.

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

### Herrubriceringen

Bepaalde bedragen met betrekking tot voorgaande jaren zijn geherrubriceerd conform de presentatie voor 2001.

### Vennootschappelijke winst- en verliesrekening

Gebruik is gemaakt van de in Boek 2, artikel 402 van het Burgerlijk Wetboek geboden mogelijkheid tot opstelling van een verkorte vennootschappelijke winst- en verliesrekening.

## Waarderingsgrondslagen

### Vreemde valuta

Opbrengsten en kosten in vreemde valuta worden in de winst- en verliesrekening verwerkt tegen de koers van

afwikkeling. Vorderingen, schulden en liquide middelen in vreemde valuta worden omgerekend tegen de op de balansdatum vigerende koers. De koersverschillen worden in de winst- en verliesrekening verantwoord onder financiële baten en lasten. De koersverschillen die ontstaan bij de omrekening van netto-investeringen in buitenlandse deelnemingen worden rechtstreeks in het eigen vermogen verantwoord.

### Immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa heeft betrekking op de kosten van goodwill welke is verkregen van derden. Goodwill is opgenomen als het verschil tussen verkrijgingsprijs en nettovermogenswaarde, welke is berekend op basis van de grondslagen van de Schiphol Group. Goodwill wordt lineair afgeschreven overeenkomstig de geschatte economische levensduur.

### Materiële vaste activa

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

Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten worden gewaardeerd tegen historische kostprijs onder aftrek van lineaire afschrijvingen overeenkomstig de geschatte economische levensduur. Op terreinen wordt niet afgeschreven. Objecten in aanbouw worden gewaardeerd tegen historische kostprijs inclusief:

- Bouwrente voor grootschalige investeringen.
- Uren van interne medewerkers in de uitvoeringsfase van investeringsprojecten.

#### Commercieel onroerend goed en terreinen

Onroerend goed en in erfpacht uitgegeven terreinen bestemd voor commerciële exploitatie worden gewaardeerd op marktwaarde in verhuurde staat. Op jaarbasis wordt ongeveer 30% van de objecten in portefeuille getaxeerd door onafhankelijke externe taxateurs, terwijl de resterende objecten door interne taxateurs worden getaxeerd. De gronden worden uitsluitend intern getaxeerd.

Onroerend goed in ontwikkeling wordt gewaardeerd tegen historische kostprijs inclusief geactiveerde bouwrente.

Ongerealiseerde waardeverschillen worden toegevoegd aan de herwaarderingsreserve. In geval van verkoop worden gerealiseerde waardeverschillen in de winst- en verliesrekening verantwoord.

De materiële vaste activa waarvan de vennootschap en haar dochtermaatschappijen krachtens een

lease-overeenkomst het economisch eigendom hebben, worden geactiveerd.

#### Financiële vaste activa

De financiële vaste activa bestaan uit deelnemingen, overige financiële vaste activa en overige vorderingen. De deelnemingen worden gewaardeerd op netto-vermogenswaarde. Deelnemingen waarin geen invloed van betekenis wordt uitgeoefend, worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs onder aftrek van een eventuele voorziening voor duurzame waardevermindering. De overige financiële vaste activa worden gewaardeerd tegen nominale waarde en indien noodzakelijk, verminderd met een voorziening voor eventuele oninbaarheid.

#### Vlottende activa

##### Voorraden

De voorraden worden in het algemeen gewaardeerd op basis van gemiddelde inkooprijzen. De voorraden ten behoeve van het technisch onderhoud worden op nihil gewaardeerd.

##### Vorderingen

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

##### Liquide middelen

De liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

##### Herwaarderingsreserve

In de herwaarderingsreserve worden de waardeverschillen verantwoord die ontstaan als gevolg van de waardering van onroerend goed (inclusief in erfpacht uitgegeven terreinen) dat bestemd is voor commerciële exploitatie tegen actuele waarde. Tevens worden de waardeverschillen verantwoord die ontstaan als gevolg van de waardering van rechtstreeks in het eigen vermogen verwerkte herwaardering van deelnemingen.

##### Voorzieningen

De voorzieningen voor vervroegde uitdiensttreding worden in het algemeen gewaardeerd tegen de actuarieel berekende waarde, waarbij de gehanteerde rekenrente 4% bedraagt (2000: 4%). De andere voorzieningen hebben in belangrijke mate een kostenegaliserend karakter en worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

#### Langlopende schulden

De langlopende schulden worden opgenomen voor het nominale bedrag.

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

#### Kortlopende schulden

De kortlopende schulden worden opgenomen voor het nominale bedrag.

### Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

#### Netto-omzet

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

#### Afschrijvingsmethodiek en -termijnen

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

Ook op onroerend goed bestemd voor commerciële exploitatie wordt niet afgeschreven.

**Afschrijvingstermijnen****Immateriële vaste activa**

Goodwill	5 jaar
----------	--------

**Materiële vaste activa**

Banen, rijbanen en platformen	30-40 jaar
-------------------------------	------------

## Terreinen en wegen

■ Parkeerterreinen	30 jaar
--------------------	---------

■ Wegen	30 jaar
---------	---------

■ Overige verhardingswerken	10-30 jaar
-----------------------------	------------

Gebouwen	20-40 jaar
----------	------------

Installaties	5-30 jaar
--------------	-----------

Overige vaste bedrijfsmiddelen	3-20 jaar
--------------------------------	-----------

**Egalisatierekening investeringsfaciliteiten**

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

**Financiële instrumenten**

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



# Toelichting op de geconsolideerde balans

(in duizenden euro's)

## Activa

### Vaste activa

#### Immateriële vaste activa

De samenstelling en het verloop van de immateriële vaste activa-activiteiten zijn als volgt:

	Goodwill
Boekwaarde aanvang boekjaar	0
Verkrijgingen	2.123
Afschrijvingen	-/- 425
<b>Boekwaarde ultimo boekjaar</b>	<b>1.698</b>

De verkregen goodwill heeft betrekking op het in 2001 verkregen additioneel belang van 16,66% in Schiphol Telematics B.V.

#### Materiële vaste activa

De samenstelling en het verloop van de materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten zijn als volgt:

	Banen, rijbanen en platformen	Terreinen en wegen	Gebouwen	Installaties
<b>Samenstelling ultimo boekjaar</b>				
Aanschaffingswaarde	398.248	319.646	843.697	616.734
Afschrijvingen	-/- 157.484	-/- 71.545	-/- 270.606	-/- 336.573
<b>Boekwaarde ultimo boekjaar</b>	<b>240.764</b>	<b>248.101</b>	<b>573.091</b>	<b>280.161</b>
Boekwaarde aanvang boekjaar	244.844	250.596	573.777	270.101
<b>Mutaties in het boekjaar</b>	<b>-/- 4.080</b>	<b>-/- 2.495</b>	<b>-/- 686</b>	<b>10.060</b>
<b>Samenstelling mutaties in boekjaar</b>				
Investerings	6.335	6.190	29.953	37.803
Acquisities	-	-	-	6.224
Desinvesteringen	295	-/- 526	-	-/- 1.404
Afwaarderingen	-	-	-	-
Omrekeningsverschillen	-	-	-	-
Afschrijvingen	-/- 10.710	-/- 8.159	-/- 30.639	-/- 32.563
<b>Totaal mutaties boekjaar</b>	<b>-/- 4.080</b>	<b>-/- 2.495</b>	<b>-/- 686</b>	<b>10.060</b>



Andere vaste bedrijfs- middelen	Objecten in aanbouw	Totaal
156.420	321.681	2.656.426
-/- 93.820	-	-/- 930.028
<u>62.600</u>	<u>321.681</u>	<u>1.726.398</u>
46.465	186.973	1.572.756
<u>16.135</u>	<u>134.708</u>	<u>153.642</u>
29.405	135.339	245.025
458	307	6.989
-/- 518	-	-/- 2.153
-	-/- 938	-/- 938
21	-	21
-/- 13.231	-	-/- 95.302
<u>16.135</u>	<u>134.708</u>	<u>153.642</u>

De samenstelling en het verloop van het commercieel onroerend goed en terreinen zijn als volgt:

	Onroerend goed in exploitatie	Onroerend goed in ontwikkeling	Terreinen	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	381.999	78.332	174.853	635.184
Investeringen	20.224	61.951	6.939	89.114
Verkopen	-	-/- 5.201	-	-/- 5.201
Herwaardering	60.434	-	39.174	99.608
Hergroeperingen	30.509	-/- 30.452	-/- 57	-
<b>Boekwaarde ultimo boekjaar</b>	<b>493.166</b>	<b>104.630</b>	<b>220.909</b>	<b>818.705</b>

In de groep commercieel onroerend goed en terreinen is een bedrag van € 116 miljoen begrepen inzake de actuele waarde van activa waarvan de vennootschap geen juridisch eigenaar is (financial lease). Onder terreinen zijn zowel gronden ten behoeve van toekomstige exploitatie als gronden die in erfpacht zijn uitgegeven begrepen.

#### Financiële vaste activa

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

	Deel- nemingen	Vorderingen op deel- nemingen	Overige vorderingen	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	71.733	1.345	2.742	75.820
Investeringen	33	-	-	33
Opnames/aflossingen	-	9	8	17
Resultaat	2.619	-	-	2.619
Dividend	-/- 2.181	-	-	-/- 2.181
Omrekeningsverschillen	-/- 1.660	-	-	-/- 1.660
Overige mutaties	-/- 3.767	-	-	-/- 3.767
<b>Boekwaarde ultimo boekjaar</b>	<b>66.777</b>	<b>1.354</b>	<b>2.750</b>	<b>70.881</b>

**Vlottende activa****Vorraden**

De voorraden zijn samengesteld uit voorraden ten behoeve van facilitaire dienstverlening en het technisch onderhoud. De totale voorraadwaarde bedraagt € 2,7 miljoen (2000: € 2,2 miljoen). Op de voorraadwaarde is een voorziening ten behoeve van een gehele afwaardering van de voorraden technisch onderhoud in mindering gebracht.

**Vorderingen**

De samenstelling van de vorderingen is als volgt:

	2001	2000
Debiteuren	<b>102.753</b>	94.420
Participanten en deelnemingen	<b>4.487</b>	2.092
Overige vorderingen	<b>17.807</b>	3.054
Overlopende activa	<b>24.204</b>	24.393
	<hr/>	<hr/>
	<b>149.251</b>	123.959

Onder debiteuren is een voorziening opgenomen voor eventuele oninbaarheid. De overige vorderingen bevatten een vordering van circa € 8,4 miljoen (2000: circa € 0,7 miljoen) ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen.

**Liquide middelen**

De liquide middelen bestaan voor € 3,5 miljoen (2000: € 47,4 miljoen) uit deposito's met een looptijd variërend van 1 tot 12 maanden

## Passiva

### Eigen vermogen

Een toelichting op de samenstelling en het verloop van het eigen vermogen is opgenomen in de toelichting op de vennootschappelijke balans. Aan het eigen vermogen is in 2001 € 99,6 miljoen toegevoegd in verband met de herwaardering van commercieel onroerend goed (inclusief in erfpacht uitgegeven terreinen).

### Aandeel van derden

Onder aandeel van derden is opgenomen het aandeel van derden in het vermogen van de groepsmaatschappij Eindhoven Airport N.V. en Malpensa Real Estate B.V.

### Voorzieningen

#### Groot onderhoud

Het verloop van de voorziening groot onderhoud is als volgt:

	2001
Boekwaarde aanvang boekjaar	<b>21.136</b>
Acquisities	<b>455</b>
Onttrekkingen	<b>-/- 12.288</b>
Vrijval	<b>-/- 855</b>
Dotaties	<b>7.990</b>
	<hr/>
Boekwaarde ultimo boekjaar	<b>16.438</b>

Deze voorziening dient ter equalisatie van de uitgaven groot onderhoud voor de activagroepen banen en rijbanen, terminals, pieren en wegen.

#### Vervroegde uitdiensttreding

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

	Functioneel leeftijdsontslag	Wachtgeld	Pré-BUT	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	14.989	1.161	13.376	29.526
Onttrekkingen	<b>-/- 1.213</b>	<b>-/- 517</b>	<b>-/- 3.991</b>	<b>-/- 5.721</b>
Dotaties	2.383	305	3.166	5.854
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
<b>Boekwaarde ultimo boekjaar</b>	<b>16.159</b>	<b>949</b>	<b>12.551</b>	<b>29.659</b>

De hoogte van de verplichtingen van de voorzieningen functioneel leeftijdsontslag en wachtgeld worden actuariael berekend, waarbij een rekenrente is gehanteerd van 4% (2000: 4%). In de voorziening voor functioneel leeftijdsontslag is een bedrag begrepen van € 11,1 miljoen met betrekking tot toekomstige uitkeringsgerechtigden (2000: € 10,2 miljoen). De Pré-BUT voorziening vloeit voort uit:

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

### Overige voorzieningen

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

	Milieu- risico's	Informatie- en communicatie- technologie	Onder- rentabiliteit Lelystad	Reorgani- satie	Overige	Totaal
<b>Boekwaarde</b>						
aanvang boekjaar	59.388	11.451	4.342	8.119	167	83.467
Acquisities	–	18	–	–	–	18
Onttrekkingen	-/- 2.153	-/- 9.552	-/- 573	-/- 3.750	-/- 3	-/- 16.031
Vrijval	-/- 95	-/- 1.815	–	–	-/- 1	-/- 1.911
Overige mutaties	–	-/- 147	–	–	–	-/- 147
Dotaties	15.664	45	–	–	272	15.981
<b>Boekwaarde</b>						
<b>ultimo boekjaar</b>	<b>72.804</b>	<b>0</b>	<b>3.769</b>	<b>4.369</b>	<b>435</b>	<b>81.377</b>

#### Milieurisico's

De voorziening voor milieurisico's bestaat uit een deel bestemd voor toekomstige asbestsaneringen, grondsaneringen en slootslibsaneringen. In het verslagjaar is € 2,1 miljoen (2000: € 1,9 miljoen) aan deze voorziening gedoteerd, terwijl € 2,2 miljoen (2000: € 2,1 miljoen) is onttrokken voor saneringen. Daarnaast is in het verslagjaar € 13,6 miljoen (2000: € 13,6 miljoen) aan de voorziening gedoteerd welke dient ter mitigering van de gevolgen van de onderrentabiliteit van het banenstelsel als gevolg van de milieutechnische beperkingen, die aan het gebruik van het totale banenstelsel worden gesteld. Deze voorziening heeft in overwegende mate een langlopend karakter.

#### Informatie- en communicatietechnologie (ICT)

De voorziening voor ICT betrof een voorziening voor nog te maken inhaalslagen op ICT gebied en voor noodzakelijke aanpassingen van onder andere de financiële informatiesystemen ten gevolge van de invoering van de euro. Gedurende het jaar is € 9,6 miljoen onttrokken ten behoeve van de aanpassing van de systemen voor de invoering van de euro.

#### Onderrentabiliteit Lelystad

De voorziening voor onderrentabiliteit is in 1993, uit hoofde van een verplichting ten tijde van de overname, gevormd en wordt aangewend ter dekking van toekomstige negatieve resultaten van de groepsmaatschappij Lelystad.

#### Reorganisatie

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

**Langlopende schulden**

De samenstelling van de langlopende schulden is als volgt:

		2001		2000	
	Rente % gemiddeld	Totaal	Vervallend na 5 jaar	Totaal	Vervallend na 5 jaar
Obligaties en onderhandse leningen	5	337.243	77.254	334.078	82.031
Schulden aan kredietinstellingen	6	12.879	–	15.167	–
Egalisatierekening investeringsfaciliteiten	–	12.607	8.069	13.239	8.625
Overig	–	31.344	28.107	19.600	19.600
		<b>394.073</b>	<b>113.430</b>	<b>382.084</b>	<b>110.256</b>

In 1999 (meest recentelijk geactualiseerd in 2001) 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 € 500 miljoen. Per ultimo boekjaar is voor een totaal van € 391 miljoen opgenomen.

De overige langlopende schulden betreffen ontvangen afkoopsommen van erfpachtcontracten, welke jaarlijks naar rato van de duur van het contract in de winst- en verliesrekening vrijvallen.

De in het volgend boekjaar af te lossen bedragen zijn in de balans onder kortlopende schulden opgenomen en bedragen € 291,6 miljoen.

**Kortlopende schulden**

De samenstelling van de kortlopende schulden is als volgt:

	2001	2000
Binnen een jaar vervallende aflossingen van langlopende schulden	291.637	142.050
Schulden aan kredietinstellingen	209	161
Schulden aan leveranciers	65.646	100.868
Schulden aan participanten en deelnemingen	1.802	27
Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen	565	3.153
Schulden ter zake van pensioenen	2.000	864
Overige schulden	81.585	54.245
Overlopende passiva	94.181	102.504
	537.625	403.872

**Niet uit de balans blijvende verplichtingen**

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

	2001	2000
Verplichtingen met betrekking tot:		
■ investeringen	237.928	147.569
■ operationele lease- en huurcontracten	49.132	54.982
■ subsidies en andere bijdragen aan derden	9.055	9.348
Garantie verstrekt aan derden ten behoeve van:		
■ opgenomen leningen	4.538	4.538
■ door personeel opgenomen leningen en overige garanties	720	813
	301.373	217.250

Onder de operationele lease- en huurcontracten zijn onder meer de verplichtingen inzake een parkeergarage opgenomen. Onder subsidies en andere bijdragen is € 8,5 miljoen begrepen inzake een financiële bijdrage in het kader van het Uitwerkingsplan Mainport en Groen, waarvan de uitkeringen gespreid plaatsvinden over de jaren 2006 t/m 2009. Verder is hieronder € 0,6 miljoen inzake het Schipholfonds begrepen. Ultimo boekjaar is voor een totaal van US\$ 89 miljoen aan valuta- en interestswaps afgesloten, ter dekking van het koers- en interestrisico op langlopende leningen. Deze swaps zullen in 2002 expireren.

KLM heeft beroep ingesteld tegen het goedkeuringsbesluit van de Minister van Verkeer & Waterstaat inzake de havengelden 2000. Tevens zijn diverse andere claims tegen de vennootschap en/of haar groepsmaatschappijen ingediend. Alle claims worden betwist. Hoewel de afloop van de betreffende geschillen niet met zekerheid kan worden voorspeld, wordt mede op grond van ingewonnen juridisch advies en ontvangen informatie ervan uitgegaan dat deze geen materiële gevolgen zullen hebben voor de financiële positie van N.V. Luchthaven Schiphol. Derhalve zijn geen voorzieningen opgenomen.

De groepsmaatschappij Airport Real Estate Management B.V. is als beherend vennoot hoofdelijk aansprakelijk voor de schulden van Airport Real Estate Basisfonds C.V. Jegens Airport Real Estate Management B.V. heeft noch N.V. Luchthaven Schiphol noch één van haar groepsmaatschappijen een 403-verklaring afgegeven. Dit is een verklaring van hoofdelijke aansprakelijkheid als bedoeld in artikel 403 titel 9, Burgerlijk Wetboek. De vennootschap heeft vergelijkbare aansprakelijkheid voor de schulden van VOF Proefdraaiplaats Holding 27. Daarnaast heeft de vennootschap voor enige groepsmaatschappijen een 403-verklaring gedeponneerd, waarvoor wordt verwezen naar pagina 65.

# Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening

(in duizenden euro's)

## Netto-omzet

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

	2001	2000
Havengelden	333.483	312.768
Concessies	116.400	114.830
Verhuringen	95.834	85.068
Autoparkeergelden	57.481	52.731
Utiliteitsdiensten	16.532	15.428
Overige activiteiten	74.869	56.481
	<hr/>	<hr/>
	694.599	637.306

De bedrijfsopbrengsten worden voornamelijk binnen Nederland gerealiseerd. De opbrengsten uit overige activiteiten betreffen onder meer doorberekende diensten en werkzaamheden aan derden, reclame en verkoop activa.

## Geactiveerde productie voor het eigen bedrijf

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

	2001	2000
Geactiveerde interne uren	6.424	4.362
Geactiveerde rente	5.028	4.862
	<hr/>	<hr/>
	11.452	9.224

## Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

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

	2001	2000
Uitbestedingen	79.456	70.589
Aankoop van energie	20.910	17.234
Onderhoud	42.726	31.274
Andere externe kosten	98.002	85.680
	<hr/>	<hr/>
	241.094	204.777

Onder onderhoud is de dotatie begrepen van € 8,0 miljoen (2000: € 5,4 miljoen) aan de voorziening groot onderhoud.

## Salarissen en sociale lasten

	2001	2000
Salarissen	95.786	83.717
Pensioenlasten	8.830	7.144
Sociale lasten	9.987	9.014
	<hr/>	<hr/>
	114.603	99.875



Het gemiddeld aantal personeelsleden, op basis van fulltime equivalenten, werkzaam bij N.V. Luchthaven Schiphol en haar groepsmaatschappijen is 2.039 (2000: 1.864).

De bezoldigingen van bestuurders (inclusief voormalige bestuurders) en commissarissen ingevolge artikel 383 Boek 2 Burgerlijk Wetboek bedroegen € 1.349.500 en € 190.000 (2000: € 1.172.500 en € 231.400).

#### Afschrijvingen immateriële vaste activa

	2001	2000
Goodwill	<u>425</u>	<u>-</u>
	<b>425</b>	<b>-</b>

#### Afschrijvingen materiële vaste activa

	2001	2000
Banen, rijbanen en platformen	10.710	10.322
Terreinen en wegen	8.159	7.604
Gebouwen	30.639	26.854
Installaties	32.563	32.253
Overige vaste bedrijfsmiddelen	<u>13.231</u>	<u>11.336</u>
	<b>95.302</b>	<b>88.369</b>
Extra afschrijving inzake desinvesteringen	7.354	12.170
Extra afschrijving inzake waardevermindering	<u>938</u>	<u>3.630</u>
	<b>103.594</b>	<b>104.169</b>
Vrijval uit egalisatierekening investeringsfaciliteiten	<u>-/- 984</u>	<u>-/- 640</u>
	<b>102.610</b>	<b>103.529</b>

#### Overige bedrijfskosten

In de overige bedrijfskosten is een bedrag van € 19,6 miljoen (2000: € 36,2 miljoen) begrepen in verband met netto dotaties aan voorzieningen (dotatie minus vrijval). Voor nadere informatie over de dotaties wordt verwezen naar de toelichting op de balans.

#### Financiële baten en lasten

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

	2001	2000
Rentebaten	4.060	2.211
Rentelasten	-/- 35.638	-/- 32.559
Overige financiële resultaten	<u>-/- 485</u>	<u>29</u>
	<b>-/- 31.093</b>	<b>-/- 30.319</b>

### **Belastingen**

De belastingen betreffen belastingen op het resultaat van buitenlandse deelnemingen. De N.V. Luchthaven Schiphol en de meeste dochterondernemingen zijn bij wet vrijgesteld van vennootschapsbelasting. Met ingang van het boekjaar 2002 is deze vrijstelling evenwel komen te vervallen, zodat vanaf dat jaar naar verwachting een substantieel hogere belastinglast in de winst- en verliesrekening zal worden verantwoord.

### **Aandeel in het resultaat van deelnemingen**

Onder aandeel in het resultaat van deelnemingen wordt het aandeel in de resultaten van niet in de consolidatie betrokken deelnemingen verantwoord. Als gevolg van de (lokale) wet- en regelgeving zijn de voornaamste entiteiten vrijgesteld van winstbelasting.

### **Buitengewone lasten**

Onder de buitengewone lasten van 2000 zijn de kosten inzake de voorbereiding van de privatisering opgenomen (€ 15,9 mln), alsmede de kosten van een door de Minister van Verkeer en Waterstaat opgelegde dwangsom wegens overschrijding van de geluidszone op een aantal punten (€ 2,2 miljoen).

Schiphol, 28 februari 2002

Voor geconsolideerde jaarrekening over 2001:

### **Raad van Commissarissen**

mr P.J. Kalff, voorzitter  
mr M.J. Cohen, vice-voorzitter  
mr H. van den Broek  
mr dr G.D. Dales  
mr J.M. Hessels  
dr J. Kremers  
drs G.H.O. van Maanen  
T.H. Woltman  
drs P.H.J.M. van Dijk  
Mevrouw drs T.A. Maas-de Brouwer

### **Directie**

drs G.J. Cerfontaine, President-directeur  
Mevrouw ir M.E. van Lier Lels, Lid Directie/COO  
dr P.M. Verboom, Lid Directie/CFO

## Vennootschappelijke balans per 31 december 2001 (na winstbestemming)

(in duizenden euro's)

### Activa

	31 december 2001	31 december 2000*
<b>Vaste activa</b>		
Financiële vaste activa	1.674.197	1.582.289
<b>Vlottende activa</b>		
Vorderingen op groepsmaatschappijen	156.373	—
	<u>1.830.570</u>	<u>1.582.289</u>

### Passiva

	31 december 2001	31 december 2000*
<b>Eigen vermogen</b>		
Geplaatst kapitaal	77.712	77.712
Herwaarderingsreserve	370.402	272.161
Wettelijke reserve deelnemingen	6.247	4.629
Reserve omrekeningsverschillen	-/- 6.941	-/- 5.443
Overige reserves	1.331.030	1.194.659
	<u>1.778.450</u>	<u>1.543.718</u>
<b>Kortlopende schulden</b>	<u>52.120</u>	<u>38.571</u>
	<u>1.830.570</u>	<u>1.582.289</u>

## Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2001

(in duizenden euro's)

	2001	2000*
Aandeel in het resultaat van deelnemingen	182.805	159.627
Buitengewone lasten	-/- —	-/- 15.882
	<u>182.805</u>	<u>143.745</u>

\* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

# Toelichting op de vennootschappelijke balans en de vennootschappelijke

(in duizenden euro's)

## Algemeen

De waarderings- en resultaatbepalingsgrondslagen voor de vennootschappelijke balans en winst- en verliesrekening zijn gelijk aan die van de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening. Derhalve wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening. Indien de toelichting op de vennootschappelijke balans en winst- en verliesrekening niet materieel afwijkt van de toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening wordt deze hier niet gepresenteerd.

## *Juridische herstructurering N.V. Luchthaven Schiphol*

Per 28 december 2001 heeft een juridische herstructurering plaatsgevonden bij N.V. Luchthaven Schiphol met als doel haar activiteiten op te splitsen in nationale en internationale activiteiten. De nationale activiteiten zijn ondergebracht in de nieuw opgerichte onderneming Schiphol Nederland B.V. De internationale activiteiten blijven gestructureerd onder Schiphol International B.V..

Schiphol Nederland B.V. en Schiphol International B.V. zijn beide 100% dochters van N.V. Luchthaven Schiphol. Als gevolg van deze herstructurering zijn de vennootschappelijke cijfers van het jaar 2000 aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

## Financiële vaste activa

De samenstelling van de financiële vaste activa is als volgt:

	Deelnemingen in groepsmaat- schappijen	Andere deelnemingen	Totaal
Boekwaarde			
aanvang boekjaar	1.575.231	7.058	1.582.289
Resultaat	182.805	–	182.805
Dividend	-/- 187.824	–	-/- 187.824
Herwaardering	98.241	–	98.241
Omrekeningsverschillen	-/- 1.498	–	-/- 1.498
Overige mutaties	184	–	184
<b>Boekwaarde ultimo boekjaar</b>	<b>1.667.138</b>	<b>7.058</b>	<b>1.674.197</b>

De deelnemingen in groepsmaatschappijen betreft de 100% deelnemingen in Schiphol Nederland B.V., Schiphol International B.V. en Luchthaven Schiphol Management Diensten GmbH. Andere deelnemingen betreft de 1% deelneming in Flughafen Wien AG.

# winst- en verliesrekening

## Eigen vermogen

Het verloop van het eigen vermogen is als volgt:

						2001	2000
	Geplaatst	Herwaar-	Wettelijke	Reserve	Overige	Totaal	Totaal
	kapitaal	derings-	reserve	omrekenings-	reserves		
		reserve	deelnemingen	verschillen			
Stand aanvang							
boekjaar	77.712	272.161	4.629	-/- 5.443	1.194.659	1.543.718	1.362.100
Herwaardering	-	99.608	-	-	-	99.608	66.576
Toevoeging							
uit de winst-							
bestemming							
2001	-	-	1.777	-	136.028	137.805	121.055
Mutaties	-	-/- 1.367	-/- 159	-/- 1.498	343	-/- 2.681	-/- 6.013
<b>Saldo ultimo</b>							
boekjaar	<b>77.712</b>	<b>370.402</b>	<b>6.247</b>	<b>-/- 6.941</b>	<b>1.331.030</b>	<b>1.778.450</b>	<b>1.543.718</b>

## Geplaatst kapitaal

Aandeelhouders:

Staat der Nederlanden	58.937	75,8%
Gemeente Amsterdam	16.915	21,8%
Gemeente Rotterdam	1.860	2,4%
	<b>77.712</b>	<b>100,0%</b>

Het maatschappelijk kapitaal bedraagt f 300.000.000 (€ 136.134.065) en is verdeeld in driehonderdduizend aandelen van f 1.000 (€ 453,78).

## Herwaarderingsreserve

De herwaarderingsreserve bestaat uit de herwaarderingsreserve commercieel onroerend goed en de herwaarderingsreserve deelnemingen. De herwaardering commercieel onroerend goed betreft de ongerealiseerde waardeinstijgingen van het commerciële onroerend goed (inclusief in erfpacht uitgegeven terreinen).

## Wettelijke reserve deelnemingen

De onttrekking van € 343.000 betreft de dividenduitkeringen van deelnemingen die worden toegevoegd aan de overige reserves.

## Reserve omrekeningsverschillen

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

## Kortlopende schulden

Onder de kortlopende schulden is opgenomen het uit te keren dividend conform voorstel tot winstbestemming 2001 voor een bedrag van € 45 miljoen. Het resterende saldo betreft overlopende passiva.

### **Niet uit de balans blijvende verplichtingen**

Een specificatie van de niet uit de balans blijvende verplichtingen is opgenomen in de toelichting op de geconsolideerde balans.

De vennootschap heeft voor enige groepsmaatschappijen (zie het overzicht op bladzijde 65) een verklaring van hoofdelijke aansprakelijkheid gedeponerd als bedoeld in artikel 403 titel 9 Boek 2, Burgerlijk Wetboek. Daarnaast bestaat er hoofdelijke aansprakelijkheid voor de schulden van de V.O.F. Proefdraaiplaats Holding 27.

Schiphol, 28 februari 2002

Voor vennootschappelijke jaarrekening over 2001:

### **Raad van Commissarissen**

mr P.J. Kalff, voorzitter  
mr M.J. Cohen, vice-voorzitter  
mr H. van den Broek  
mr dr G.D. Dales  
mr J.M. Hessels  
dr J. Kremers  
drs G.H.O. van Maanen  
T.H. Woltman  
drs P.H.J.M. van Dijk  
Mevrouw drs T.A. Maas-de Brouwer

### **Directie**

drs G.J. Cerfontaine, President-directeur  
Mevrouw ir M.E. van Lier Lels, Lid Directie/COO  
dr P.M. Verboom, Lid Directie/CFO

## Overige gegevens

### Statutaire bepaling inzake winstuitkering

Artikel 25 van de Statuten van de vennootschap bepaalt inzake de winstbestemming het volgende:

- 1 Onverminderd het in artikel 105, Boek 2 Burgerlijk Wetboek bepaalde wordt de winst, ingevolge de goedgekeurde jaarrekening, gereserveerd, tenzij de Algemene Vergadering van Aandeelhouders besluit winst uit te keren.
- 2 Over de bestemming van de aldus gereserveerde bedragen beslist de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, op voorstel van de directie en na goedkeuring van dit voorstel door de Raad van Commissarissen.

### Voorstel tot winstbestemming

(in duizenden euro's)

Resultaat	182.805
Met inachtneming van artikel 25 van de Statuten wordt voorgesteld aan het resultaat de volgende bestemming te geven:	
Toe te voegen aan de wettelijke reserve deelnemingen	<u>-/- 1.777</u>
	181.028
Uit te keren dividend	<u>-/- 45.000</u>
<b>Toe te voegen aan de overige reserves</b>	<b>136.028</b>

Dit voorstel is in de jaarrekening verwerkt.

**Opdracht**

Wij hebben de in dit verslag opgenomen jaarrekening 2001 van N.V. Luchthaven Schiphol te Schiphol gecontroleerd. De jaarrekening is opgesteld onder verantwoordelijkheid van de directie van de vennootschap. Het is onze verantwoordelijkheid een accountantsverklaring inzake de jaarrekening te verstrekken.

**Werkzaamheden**

Onze controle is verricht overeenkomstig in Nederland algemeen aanvaarde richtlijnen met betrekking tot controleopdrachten. Volgens deze richtlijnen dient onze controle zodanig te worden gepland en uitgevoerd, dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen onjuistheden van materieel belang bevat. Een controle omvat onder meer een onderzoek door middel van deelwaarnemingen van informatie ter onderbouwing van de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. Tevens omvat een controle een beoordeling van de grondslagen voor financiële verslaggeving die bij het opmaken van de jaarrekening zijn toegepast en van belangrijke schattingen die de directie van de vennootschap daarbij heeft gemaakt, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening. Wij zijn van mening dat onze controle een deugdelijke grondslag vormt voor ons oordeel.

**Oordeel**

Wij zijn van oordeel dat de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de grootte en de samenstelling van het vermogen op 31 december 2001 en van het resultaat over 2001 in overeenstemming met in Nederland algemeen aanvaarde grondslagen voor financiële verslaggeving en voldoet aan de wettelijke bepalingen inzake de jaarrekening zoals opgenomen in Titel 9 Boek 2 BW.

Amsterdam, 28 februari 2002

*PricewaterhouseCoopers N.V.*



Groepsmaatschappijen	Plaats van vestiging	Belang in %
Schiphol Nederland B.V. <sup>1)</sup>	Schiphol	100
Schiphol Belgium N.V.	Antwerpen	100
Schiphol Australia Pty Ltd.	Brisbane	100
Schiphol North America Holding Inc.	Delaware	100
Eindhoven Airport N.V.	Eindhoven	51
Schiphol Asia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	100
N.V. Luchthaven Lelystad	Lelystad	100
Schiphol USA Inc.	New York	100
Schiphol USA LLC	Delaware	100
Rotterdam Airport B.V. <sup>1)</sup>	Rotterdam	100
Rotterdam Airport Supplies Services B.V.	Rotterdam	100
Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V.	Schiphol	100
Brisbane Airport Real Estate B.V.	Schiphol	100
Facility Management Schiphol B.V.	Schiphol	100
Malpensa Real Estate B.V.	Schiphol	60
Schiphol Real Estate Caravelle B.V.	Schiphol	100
Schiphol Dienstverlening B.V. <sup>1)</sup>	Schiphol	100
Schiphol International B.V. <sup>2)</sup>	Schiphol	100
Schiphol Project Consult B.V. <sup>1)</sup>	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Logistics Park B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate B.V. <sup>1)</sup>	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Eindhoven B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Eindhoven Finance B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Eindhoven II B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate International B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Tristar B.V.	Schiphol	100
Schiphol Utility Services B.V. <sup>1)</sup>	Schiphol	100
Schiphol Utility Network B.V. <sup>1)</sup>	Schiphol	100
Fricla B.V.	Utrecht	100
Schiphol Real Estate Parking B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate World Trade Center B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Italy S.R.L.	Lonate Pozzolo	100
Airport Real Estate Management B.V.	Schiphol	100
Airport Property Management B.V.	Schiphol	100
ACRE Fund N.V.	Schiphol	100
Airport Real Estate Basisfonds C.V.	Schiphol	100
Luchthaven Schiphol Management Diensten GmbH	Wenen	100
<b>Vennootschappen geconsolideerd naar evenredigheid:</b>		
Pantares Systems B.V.	Schiphol	50
Schiphol Telematics C.V.	Schiphol	50
Schiphol Telematics B.V.	Schiphol	50
Flight Square Beheer B.V.	Schiphol	50
Flight Square C.V.	Schiphol	50
Flight Forum Beheer B.V.	Eindhoven	50
Flight Forum C.V.	Eindhoven	49,05

1) Toegepast is artikel 403 boek 2 BW.

2) Aansprakelijkheid ex artikel 403 boek 2 BW is ingetrokken per 3 april 2001 ex artikel 404 boek 2 BW.

<b>Andere deelnemingen</b>	<b>Plaats van vestiging</b>	<b>Belang in %</b>
Beijing GSA Aviation Business Management Corporation Ltd.	Beijing	33 $\frac{1}{3}$
Brisbane Airport Corporation Ltd.	Brisbane	15,82
P.T. Angkasa Pura Schiphol	Jakarta	50
T4 Expension Development LLC	New York	40
JFK IAT LLC	New York	40
Beheer Personeelsrestaurant Schiphol B.V.	Schiphol	50
Cargonaut B.V.	Schiphol	37
Lijnden Quality Park B.V.	Schiphol	25
Schiphol Area Development Company N.V.	Schiphol	25
SADC Parkmanagement B.V.	Schiphol	25
Schiphol Logistics Park B.V.	Schiphol	45
V.O.F. Proefdraaiplaats Holding 27	Schiphol	50
Flughafen Wien AG	Wenen	1



# Historisch overzicht\*

(in miljoenen euro's, tenzij anders aangegeven)

	2001	2000
<b>Winst- en verliesrekening</b>		
Netto-omzet	695	637
Overige opbrengsten	11	10
	<hr/>	<hr/>
Som der bedrijfsopbrengsten	706	647
Som der bedrijfslasten		
excl. Afschrijvingen	-/- 392	-/- 356
	<hr/>	<hr/>
EBITDA	314	291
Afschrijvingen	-/- 103	-/- 103
	<hr/>	<hr/>
Exploitatieresultaat	211	188
Financiële baten en lasten	-/- 31	-/- 30
Belastingen en aandeel in het resultaat van deelnemingen	3	4
	<hr/>	<hr/>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitvoering	183	162
Buitengewone lasten	-	-/- 18
	<hr/>	<hr/>
Nettoresultaat	183	144
<b>Balans</b>		
Vaste activa	2.618	2.284
Vlottende activa	227	187
	<hr/>	<hr/>
Totaal activa	2.845	2.471
Eigen vermogen	1.778	1.544
Voorzieningen	127	134
Langlopende schulden	402	390
Kortlopende schulden	538	403
	<hr/>	<hr/>
Totaal passiva	2.845	2.471
Operationele cashflow <sup>1)</sup>	215	251
<b>Ratio's</b>		
Exploitatieresultaat als % netto-omzet	30,4	29,6
Interest dekkingsratio <sup>2)</sup>	6,8	6,2
Rendement gemiddeld eigen vermogen	11,0	9,9
RONA <sup>3)</sup>	8,6	8,7
ROCE <sup>4)</sup>	8,8	9,0
Rentedragend vreemd vermogen/ totaal vermogen	0,24	0,21
<b>Gegevens per aandeel</b>		
Winst per aandeel	1.068	839
Operationele cashflow per aandeel	1.255	1.468
Dividend per aandeel	263	133
<b>Personeel</b>		
Gemiddelde effectieve bezetting in fte's	2.039	1.864

1) Voor een specificatie wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht.

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

\* Historische cijfers zijn aangepast aan het huidige stelsel.

1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992
575	553	504	446	401	370	387	344
11	11	0	0	0	0	0	0
<u>586</u>	<u>564</u>	<u>504</u>	<u>446</u>	<u>401</u>	<u>370</u>	<u>387</u>	<u>344</u>
-/- 330	-/- 303	-/- 281	-/- 246	-/- 222	-/- 251	-/- 240	-/- 208
<u>256</u>	<u>261</u>	<u>223</u>	<u>200</u>	<u>179</u>	<u>119</u>	<u>147</u>	<u>136</u>
-/- 78	-/- 80	-/- 77	-/- 71	-/- 68	-/- 27	-/- 57	-/- 58
<u>178</u>	<u>181</u>	<u>146</u>	<u>129</u>	<u>111</u>	<u>92</u>	<u>90</u>	<u>78</u>
-/- 28	-/- 26	-/- 20	-/- 29	-/- 30	-/- 25	-/- 31	-/- 21
<u>6</u>	<u>3</u>	<u>2</u>	<u>-/- 5</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
156	158	128	95	82	68	59	57
-/- 29	0	0	0	0	0	0	-/- 3
<u>127</u>	<u>158</u>	<u>128</u>	<u>95</u>	<u>82</u>	<u>68</u>	<u>59</u>	<u>54</u>
2.038	1.748	1.548	1.390	1.324	1.232	1.140	1.047
171	253	228	220	143	164	150	60
<u>2.209</u>	<u>2.001</u>	<u>1.776</u>	<u>1.610</u>	<u>1.467</u>	<u>1.396</u>	<u>1.290</u>	<u>1.107</u>
1.362	1.223	1.080	955	844	761	671	624
141	99	83	59	49	54	67	69
283	479	465	456	461	457	428	233
423	200	148	140	113	124	124	181
<u>2.209</u>	<u>2.001</u>	<u>1.776</u>	<u>1.610</u>	<u>1.467</u>	<u>1.396</u>	<u>1.290</u>	<u>1.107</u>
290	283	237	190	115	144	115	112
30,9	32,7	29,0	29,0	27,7	24,9	23,2	22,7
6,3	7,0	7,3	4,4	3,7	3,6	2,8	3,7
9,8	13,7	12,6	10,6	10,2	9,5	9,0	9,2
9,4	11,0	9,9	9,5	8,7	7,8	8,2	8,0
9,4	10,5	9,4	9,1	8,4	7,5	8,6	9,0
0,21	0,23	0,26	0,29	0,31	0,33	0,34	0,21
742	923	750	556	480	398	342	318
1.696	1.653	1.383	1.110	673	840	673	654
119	119	93	66	41	41	41	27
<u>1.868</u>	<u>1.928</u>	<u>1.791</u>	<u>1.717</u>	<u>1.687</u>	<u>2.151</u>	<u>2.187</u>	<u>2.169</u>

3) Exploitatieresultaat / gem. vaste activa.

4) Exploitatieresultaat / gem. (passiva -/- niet rentedragend kort vreemd vermogen).

## Bijlage 1a

### Verkeer en vervoer Schiphol

	2001	2000	Verandering t.o.v. 2000 in %
<b>Passagiers</b>			
(excl. Transitio)	39.309.441	39.270.610	+ 0,1
Transito passagiers	221.682	336.315	-/- 34,1
<b>Luchtvracht (in tonnen)</b>	<b>1.183.208</b>	1.222.594	-/- 3,2
<b>Luchtpost (in tonnen)</b>	<b>50.953</b>	44.792	+ 13,8
<b>Vliegtuigbewegingen</b>			
In het handelsverkeer	416.462	414.928	+ 0,4
Overig verkeer	15.639	17.555	-/- 10,9
<b>Vliegtuigbewegingen totaal</b>	<b>432.101</b>	432.483	-/- 0,1

## Bijlage 1b

### Verkeer en vervoer Rotterdam Airport

(bron: CBS)

	2001	2000	Verandering t.o.v. 2000 in %
<b>Passagiers</b>			
(excl. Transitio)	747.827	696.612	+ 7,4
<b>Luchtvracht (in tonnen)</b>	<b>563</b>	782	-/- 28,0
<b>Vliegtuigbewegingen</b>			
In het handelsverkeer	19.933	24.806	-/- 19,6
Overig verkeer	72.941	88.518	-/- 17,6
<b>Vliegtuigbewegingen totaal</b>	<b>92.874</b>	113.324	-/- 18,0

**Bijlage 1c****Verkeer en vervoer Eindhoven Airport**

(bron: CBS)

	2001	2000	Verandering t.o.v. 2000 in %
<b>Passagiers</b>			
(excl. Transitio)	278.517	340.606	-/- 18,2
<b>Luchtvracht (in tonnen)</b>	198	65	+ 204,6
<b>Vliegtuigbewegingen</b>			
In het handelsverkeer	11.347	16.174	-/- 29,8
Overig verkeer	6.177	7.120	-/- 13,2
<b>Vliegtuigbewegingen totaal</b>	<b>17.524</b>	<b>23.294</b>	<b>-/- 24,8</b>

**Bijlage 1d****Verkeer en vervoer Lelystad**

(bron: CBS)

	2001	2000	Verandering t.o.v. 2000 in %
<b>Vliegtuigbewegingen totaal</b>	<b>137.144</b>	<b>136.423</b>	<b>+ 0,5</b>

**Bijlage 1e****Verkeer en vervoer Terminal 4, JFK Airport, New York**

	2001	2000	Verandering t.o.v. 2000 in %
<b>Passagiers</b>			
(excl. Transitio)	4.629.259	5.219.637	-/- 11,3
<b>Luchtvracht (in tonnen)</b>	n.b.	n.b.	
<b>Vliegtuigbewegingen</b>			
In het handelsverkeer	32.140	29.151	+ 10,3
Overig verkeer	n.v.t.	n.v.t.	
<b>Vliegtuigbewegingen totaal</b>	<b>32.140</b>	<b>29.151</b>	<b>+ 10,3</b>

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

## Bijlage 1f

## Verkeer en vervoer Brisbane Airport, Australië

	2001	2000	Verandering t.o.v. 2000 in %
<b>Passagiers</b>			
(excl. Transito)	12.985.466	11.848.499	+ 9,6
<b>Luchtvracht (in tonnen)</b>	n.b.	n.b.	
<b>Vliegtuigbewegingen</b>			
In het handelsverkeer	137.430	133.358	+ 3,1
Overig verkeer	31.790	32.930	-/- 3,5
<b>Vliegtuigbewegingen totaal</b>	<b>169.220</b>	<b>166.288</b>	<b>+ 1,8</b>

## Bijlage 2

## Vergelijkend overzicht van de belangrijkste 10 West-Europese luchthavens

## Vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer

(x 1.000)

	2001	2000	Verandering t.o.v. 2000 in %
1 Londen <sup>1)</sup>	855,4	858,7	-/- 0,4
2 Parijs <sup>2)</sup>	730,7	747,4	-/- 2,2
3 Frankfurt	441,1	441,6	-/- 0,1
4 Amsterdam	416,5	414,9	+ 0,4
5 Madrid	374,7	357,6	+ 4,8
6 Milaan <sup>4)</sup>	317,7	313,1	+ 1,5
7 München	310,3	290,7	+ 6,7
8 Rome <sup>3)</sup>	294,7	297,7	-/- 1,1
9 Brussel	286,8	304,9	-/- 5,9
10 Kopenhagen	284,9	299,7	-/- 4,9

Aandeel Schiphol 9,6% (2000: 9,6%).



**Passagiersbewegingen (inclusief transitio 1x geteld)**

(x 1.000)

	2001	2000	Verandering t.o.v. 2000 in %
1 Londen <sup>1)</sup>	<b>105.587</b>	108.537	-/- 2,7
2 Parijs <sup>2)</sup>	<b>71.025</b>	73.643	-/- 3,6
3 Frankfurt	<b>48.569</b>	49.340	-/- 1,6
4 Amsterdam	<b>39.531</b>	39.607	-/- 0,2
5 Madrid	<b>33.987</b>	32.895	+ 3,3
6 Rome <sup>3)</sup>	<b>26.284</b>	27.118	-/- 3,1
7 Milaan <sup>4)</sup>	<b>25.707</b>	26.743	-/- 3,9
8 München	<b>23.647</b>	23.126	+ 2,3
9 Zürich	<b>20.971</b>	22.627	-/- 7,3
10 Barcelona	<b>20.748</b>	19.809	+ 4,7

Aandeel Schiphol 9,5% (2000: 9,3%).

**Vrachtvervoer**

(x 1.000 ton)

	2001	2000	Verandering t.o.v. 2000 in %
1 Londen <sup>1)</sup>	<b>1.627,7</b>	1.795,4	-/- 9,3
2 Frankfurt	<b>1.476,4</b>	1.573,2	-/- 6,2
3 Parijs <sup>2)</sup>	<b>1.460,3</b>	1.517,8	-/- 3,8
4 Amsterdam	<b>1.183,2</b>	1.222,6	-/- 3,2
5 Brussel	<b>560,6</b>	623,4	-/- 10,1
6 Luxemburg	<b>474,9</b>	499,9	-/- 5,0
7 Keulen	<b>443,0</b>	423,6	+ 4,6
8 Zürich	<b>352,6</b>	395,1	-/- 10,8
9 Madrid	<b>294,8</b>	308,9	-/- 4,6
10 Milaan <sup>4)</sup>	<b>292,8</b>	300,8	-/- 2,6

Aandeel Schiphol 14,5% (2000: 14,1%).

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

## Bijlage 3

### Lijndienstmaatschappijen op Schiphol

per 31-12-2001

#### Passagiers-/vrachtmaatschappijen

1. Adria Airways
2. Aer Lingus
3. Aeroflot
4. Air Alps Aviation
5. Air Dolomiti
6. Air France
7. Air Malta
8. Airzena
9. Alitalia
10. Armenian Airlines
11. Aurigny Air Services
12. Austrian Airlines
13. Braathens
14. British Airways
15. British Airways (Maersk Air Ltd.)
16. British Midland Airways
17. Cathay Pacific Airways
18. China Airlines
19. China Southern Airlines
20. CityFlyer Express
21. Continental Airlines
22. Croatia Airlines
23. Crossair
24. Cyprus Airways
25. Czech Airlines
26. Delta Air Lines
27. Dutch Caribbean Express
28. Easy Jet
29. Egypt Air
30. El-Al
31. Ethiopian Airlines
32. Eurowings
33. EVA Air
34. Finnair
35. Flymetropolis
36. Garuda Indonesia
37. Iberia
38. Icelandair
39. Iran Air

40. Japan Airlines
41. JAT Jougoslav Air Transport
42. Kenya Airways
43. KLM
44. KLM cityhopper
45. KLM exel
46. KLM uk
47. Kuwait Airways
48. Lithuanian Airlines
49. LOT Polish Airlines
50. Lufthansa
51. Lufthansa CityLine
52. Macedonian Airlines
53. Maersk Air
54. Malaysia Airlines
55. Malev Hungarian Airlines
56. Martinair Holland
57. Meridiana
58. Northwest Airlines
59. Olympic Airways
60. PIA Pakistan International
61. Pulkovo Airlines
62. Royal Air Maroc
63. Royal Jordanian
64. SAS Scandinavian Airlines
65. Scot Airways
66. Singapore Airlines
67. Swisswings
68. Syrian Arab Airlines
69. TACV Cabo Verde
70. TAP Air Portugal
71. Tarom
72. THY Turkish Airlines
73. Trans Travel Airline
74. Transavia Airlines
75. Tunis Air
76. Ukraine International Airlines
77. United Airlines
78. US Airways

#### Vrachtmaatschappijen

1. Asiana Airlines
2. Dragonair
3. Emirates
4. Korean Air
5. Nippon Cargo Airlines
6. Polar Air Cargo
7. TMA of Lebanon
8. Westair

## **Airport Security Charge**

Per 1 april 2002 in te voeren vergoeding voor de kosten van en investeringen in beveiligingsmaatregelen.

## **BASS**

Geautomatiseerd Bagage-afhandelingsstelsel van Schiphol.

## **Centrale security**

Systeem waarbij de veiligheidscontrole van passagiers en handbagage centraal plaatsvindt, direct na de paspoort- of ticketcontrole.

## **Concessie-inkomsten**

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

## **Euro Medium Term Note**

Schuldbewijs ('note') dat kan worden uitgegeven in vele valuta en waarvan de vervaldatum in overleg met de betrokken bank wordt bepaald.

## **Fraport**

Bedrijf dat onder meer Flughafen Frankfurt/Main exploiteert.

## **Fte's**

Full time equivalenten; aantal voltijds-arbeidsplaatsen.

## **Geluidszone**

Gebied waarbinnen planologische beperkingen gelden (voor woningbouw en isolatie) en waarbuiten de geluidsbelasting een bepaalde grenswaarde niet mag overschrijden. Schiphol kent twee geluidzones: één voor het vliegtuiglawaai gedurende een heel etmaal (35 Kosteneenheden, Ke) en één alleen voor de nacht (LAeq = 26 dB(A)).

## **Havengelden**

Start-, landings- en parkeergelden voor vliegtuigen en passagiersvergoedingen.

## **IATA-ranglijst/monitor**

Lijst waarop luchthavens jaarlijks door de internationale organisatie van luchtvaartmaatschappijen (IATA) worden gerangschikt op kwaliteit.

## **Irisherkenning**

Methode voor biometrische herkenning van iris (oog)kenmerken.

## **Kosteneenheid (Ke)**

Maat die in Nederland gebruikt wordt voor het bepalen van de geluidbelasting door vliegtuigen op jaarbasis. Genoemd naar prof. Kosten die hem ontwikkelde.

## **Mainport**

Knooppunt van lucht-, weg- en spoorverbindingen dat als uitvalsbasis fungeert voor een van de allianties van luchtvaartmaatschappijen en dat een grote economische uitstraling heeft op de omgeving.

## **MTOW**

Maximum Take-Off Weight, maximum startgewicht van vliegtuigen, waarop start- en landingsgelden van vliegtuigen zijn gebaseerd.

## **Pantares**

Alliantie tussen Schiphol Group en Fraport.

## **Passenger Service Charge**

Vergoeding voor het gebruik van de passagiersvoorzieningen.

**Pre-ordering**

Het van tevoren – thuis – via internet bestellen van goederen.

**Privium**

Serviceprogramma, gekoppeld aan automatische grenspassage door middel van irisherkenning.

**ROZ/IPD index**

Nederlandse index voor het bepalen van de waarde van vastgoed.

**RSI**

Afkorting voor aandoening die ook wel wordt aangeduid als muisarm.

**See Buy Fly**

Samenwerkingsverband van winkeliers in het loungegebied van de terminal van Schiphol en Amsterdam Airport Schiphol.

**Schiphol Plaza**

Centrale toegangshal annex spoorwegstation annex openbaar winkelcentrum van de terminal van Schiphol.

**Schiphol Telematics**

Joint venture met KPN voor telecommunicatie-infrastructuur op Schiphol.

**Schiphol Travelport**

Onderdeel van website (virtueel resibureau) waar tickets kunnen worden besteld en huurauto's kunnen worden gereserveerd.

**Schiphol Travel Taxi**

Vervoersservice voor gecombineerd besteld vervoer van en naar Schiphol.

**Terminal**

Luchthavenstationsgebouw (aankomst- en vertrekhallen).

**Transferreiziger**

Passagier die overstapt van het ene naar het andere vliegtuig.

**Transitoreiziger**

Passagier die met hetzelfde vliegtuig doorvliegt als waarmee hij aangekomen is.

**Vijfde baan**

Nieuwe start- en landingsbaan, waarvan de bouw in 2000 is gestart. Komt parallel aan de huidige Zwanenburgbaan te liggen. Wordt Schiphols vijfde hoofdstart- en landingsbaan.

**Wet Luchtvaart**

Wet waarin nieuwe normen voor geluid, luchtkwaliteit, geur en veiligheid voor Schiphol worden vastgelegd.

**Zuidtangent**

Snelle busverbinding, waarvan de 1e fase – van Haarlem-CS, via Schiphol naar Amsterdam-Bijlmer – begin 2002 in gebruik is genomen.