

Inhoud

2	Business areas Schiphol Group	67	Toelichting op de vennootschappelijke balans en de vennootschappelijke winst- en verliesrekening
3	Profiel Schiphol Group	70	Overige gegevens
4	Kerncijfers	71	Accountantsverklaring
6	Aandeelhoudersinformatie	72	Overzicht van deelnemingen
7	Bericht van de Raad van Commissarissen	74	Historisch overzicht
11	Raad van Commissarissen, Directie en Ondernemingsraad	76	Bijlagen
	Verslag van de directie	81	Begrippen
12	Voorwoord van de president-directeur		
15	Doelstellingen en strategie		
18	Financiële gang van zaken		
23	Risicomanagement		
25	Personeel en organisatie		
26	Business area Aviation		
30	Business area Consumers		
32	Business area Real Estate		
35	Business area Alliances & Participations		
38	Vooruitzichten		
	Jaarrekening		
40	Geconsolideerde balans per 31 december 2003 (na winstbestemming)		
42	Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2003		
43	Geconsolideerd kasstroomoverzicht		
44	Grondslagen voor de consolidatie, de waardering en de bepaling van het resultaat		
50	Toelichting op de geconsolideerde balans		
59	Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening		
66	Vennootschappelijke balans per 31 december 2003 (na winstbestemming)		
66	Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2003		

(bedragen in miljoenen euro tenzij anders aangegeven)

	Aviation		Consumers		Real Estate		Alliances & Participations		Totaal	
Belangrijkste activiteiten	Planning, regie, capaciteitsmanagement en informatievoorziening t.b.v 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			
	2003	2002*	2003	2002*	2003	2002*	2003	2002*	2003	2002*
RONA voor belasting	6,4%	5,9%	25,7%	26,0%	15,7%	9,3%	0,2%**	-/- 5,5%**	11,7%	9,4%
RONA na belasting	4,2%	3,8%	16,9%	17,0%	10,3%	6,1%	0,1%**	-/- 3,6%**	7,7%	6,2%
Som der bedrijfsopbrengsten	484	399	252	242	173	129	47	35	956	805
EBITDA	180	146	142	133	140	77	6	-/- 3	468	353
Exploitatieresultaat	96	77	111	108	132	70	-/- 1	-/- 8	338	247
Gem. vaste activa	1.490	1.324	432	416	837	753	129	133	2.888	2.626
Investeringen immateriële en materiële vaste activa	248	258	58	12	43	65	9	10	356	345
Ongerealiseerde waardeveranderingen					78	15	5	0	83	15
RONA excl. ongerealiseerde waardeveranderingen voor belastingen					6,5%	7,3%	-/- 3,8%**	-/- 5,5%**	8,8%	8,8%
RONA excl. ongerealiseerde waardeveranderingen na belastingen					4,2%	4,8%	-/- 2,5%**	-/- 3,6%**	5,8%	5,8%

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

** Bij de berekening van de RONA is rekening gehouden met het resultaat deelnemingen ad € 0,6 miljoen; financiële vaste activa zijn opgenomen in de gemiddelde vaste activa.



Schiphol Group* is een exploitant van luchthavens die als missie heeft om duurzame waarde te creëren voor haar stakeholders door het ontwikkelen van AirportCities en het positioneren van Amsterdam Airport Schiphol als de toonaangevende AirportCity. De onderneming heeft de ambitie de meest toonaangevende luchthavenonderneming van de wereld te zijn.

Een AirportCity is een dynamische omgeving waar mensen en bedrijven, logistiek en winkels, informatie en entertainment samenkomen en elkaar versterken. Het is 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 alle diensten biedt die zij nodig hebben.

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 51,5% van de aandelen in Eindhoven Airport. Buiten Nederland neemt Schiphol USA Inc. deel in JFK IAT, dat Terminal 4 op John F. Kennedy Airport bij New York exploiteert. Verder heeft Schiphol Australia Pty Ltd. een belang 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 concessies, parkeergelden, vastgoed en deelnemingen. De rapportage in dit directieverslag is conform deze bronnen ingericht naar de vier *Business areas* Aviation, Consumers, Real Estate en Alliances & Participations.

In 2003 was de som der bedrijfsopbrengsten € 956 miljoen en werd een resultaat na belastingen behaald van € 191 miljoen. Bij Schiphol Group werken ruim 2.200 mensen (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.

(* € 1 miljoen, tenzij anders aangegeven)

Historische cijfers zijn aangepast aan het huidige stelsel

	2003	2002	2001	2000	1999
Resultaten					
Netto-omzet	860	774	695	637	575
Exploitatieresultaat	338	247	296	263	209
Resultaat na belastingen ¹⁾	191	137	263	214	154
Afschrijvingen en waardeveranderingen	131	106	101	107	82
Operationele kasstroom ²⁾	298	293	216	251	290
Balansgegevens					
Eigen vermogen	2.024	1.871	1.783	1.548	1.356
Totaal vermogen	3.469	2.938	2.775	2.432	2.172
Ratio's					
RONA voor belastingen ³⁾	11,7	9,4	12,5	12,5	11,4
ROCE ⁴⁾	11,5	9,4	12,8	13,8	11,8
Rendement gemiddeld eigen vermogen ¹⁾	9,8	7,5	15,8	14,7	12,0
Rentedragend vreemd vermogen / totaal vermogen	0,30	0,25	0,25	0,23	0,24
Operationele indicatoren					
Aankomstpunctualiteit (in %) ⁵⁾	81,7	80,4	75,6	75,7	73,2
Vertrekpunctualiteit (in %) ⁶⁾	73,7	69,1	64,1	64,1	61,9
Bedrijfsomvang (in aantallen)					
Schiphol Group					
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	417.315	430.134	447.742	455.925	430.360
Passagiersbewegingen (x 1.000)	41.005	41.711	40.557	40.645	37.668
Vracht (x 1.000 kg)	1.307.034	1.240.696	1.183.969	1.223.377	1.182.319
Waarvan:					
Locatie Schiphol					
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	392.997	401.385	416.462	414.928	393.606
Passagiersbewegingen (x 1.000)	39.960	40.736	39.531	39.607	36.772
Vracht (x 1.000 kg)	1.306.155	1.239.900	1.183.208	1.222.594	1.180.717
Personeel					
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van fulltime-equivalenten	2.231	2.134	2.038	1.864	1.868

1) Vanaf 2002 worden resultaat na belastingen en rendement gemiddeld eigen vermogen negatief beïnvloed door introductie vennootschapsbelasting

2) Voor een specificatie wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht

3) RONA (return on net assets): exploitatieresultaat / gemiddelde vaste activa

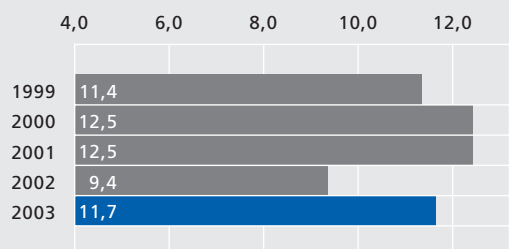
4) ROCE (return on capital employed): exploitatieresultaat / gem. (passiva -/- niet rentedragend kort vreemd vermogen)

5) Percentage vliegtuigen dat binnen 16 min. na schematijd is aangekomen.

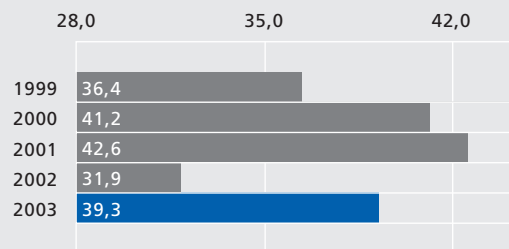
6) Percentage vliegtuigen dat binnen 16 min. na schematijd is vertrokken.

Return on Net Assets (RONA)

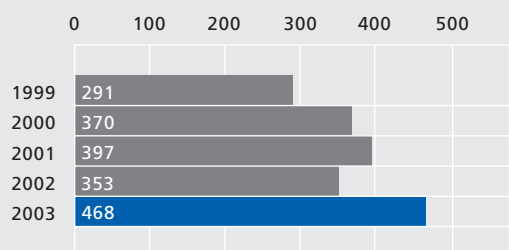
Exploitatieresultaat/gemiddelde vaste activa

**Exploitatieresultaat**

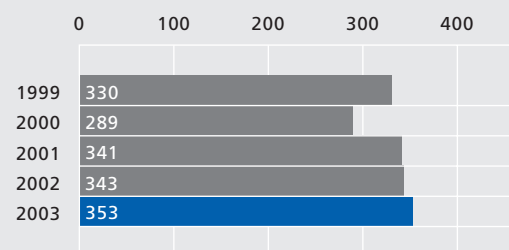
Als percentage van de netto-omzet

**EBITDA**

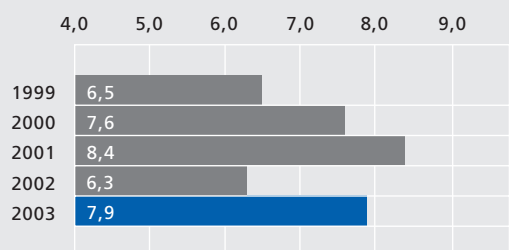
Exploitatieresultaat plus afschrijvingen x € 1 miljoen

**Investeringen in materiële vaste activa**

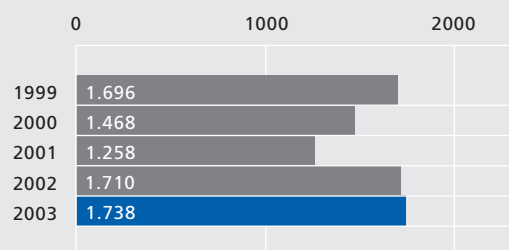
x € 1 miljoen

**Interest dekkingsratio**

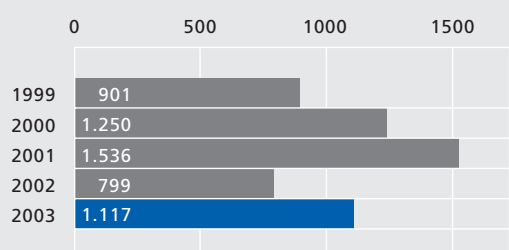
Exploitatieresultaat/saldo financiële baten en lasten

**Operationele cashflow per aandeel**

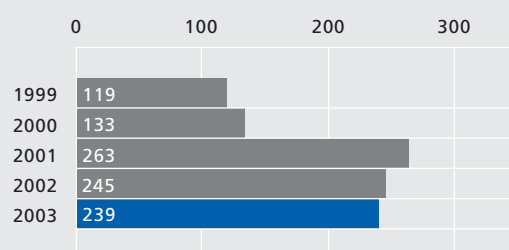
(in euro's)

**Winst per aandeel**

(in euro's)

**Dividend per aandeel**

(in euro's)



Aandelenkapitaal

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

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

De Nederlandse regering heeft in 2003 de voorbereidingen voor de verkoop van een minderheidsbelang in Schiphol Group voortgezet. De Gemeente Rotterdam zal in het geval van een beursgang ook overgaan tot verkoop van haar aandelen.

Dividendbeleid

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

Credit rating 2003

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

Belangrijke data

15 april 2004

Algemene Vergadering van Aandeelhouders

30 augustus 2004

Publicatie halfjaarresultaten en halfjaarbericht 2004

24 februari 2005*

Publicatie jaarcijfers 2004 en jaarverslag op internet

24 maart 2005*

Publicatie gedrukte versie jaarverslag 2004

14 april 2005*

Algemene Vergadering van Aandeelhouders

* Deze data kunnen nog gewijzigd worden.

Algemeen

De Raad van Commissarissen ("de Raad") kwam gedurende het jaar 2003 in zes vergaderingen bijeen. Er is tweemaal in afwezigheid van de directie vergaderd om het functioneren van de directie en van de Raad zelf te evalueren. In de gebruikelijke kwartaalsgewijze vergaderingen van de Raad werden de actuele resultaten in vergelijking met het Corporate Budget 2003 en de operationele resultaten, de financierings- en liquiditeitspositie van de onderneming en het Corporate Budget 2004 besproken. Daarnaast heeft de Raad ook regelmatig aandacht geschonken aan de consolidatieontwikkelingen in de luchtvaart (met name de mogelijke effecten op de homecarrier KLM), het internationale beleid, de publiekrechtelijke randvoorwaarden voor de onderneming (Wet luchtvaart c.a.), de ontwikkeling van het marktaandeel, de punctualiteit, de klanttevredenheid en de gevolgen van de ingebruikname van de Polderbaan. De directie heeft regelmatig aan de Raad verslag gedaan van de voortgang van de politieke discussie over het voornemen van de regering om een minderheidsbelang in de N.V. Luchthaven Schiphol (NVLS) te vervreemden.

Business Plan en lange termijn

De Raad heeft zich onder meer gebogen over het Business Plan 2004 – 2008 van Schiphol Group, waarbij de nadruk heeft gelegen op de ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol. Kernpunten van directiebeleid daaruit, die door de Raad worden ondersteund, zijn het investeren in luchthavencapaciteit, operationele betrouwbaarheid (zoals bagageafhandeling) en bereikbaarheid

van Amsterdam Airport Schiphol (o.m. in het kader van de Randstadproblematiek in Nederland).

Gezien het belang van Amsterdam Airport Schiphol voor Schiphol Group ligt het voor de hand dat hieraan in beraadslaging van de Raad de meeste tijd is besteed.

De Raad heeft gesproken over de aanpassingen van het business plan waarbij rekening is gehouden met onder andere de consequenties van de herijking van de buitenlandstrategie, een groeivertraging ten opzichte van de prognose in het vorige business plan en de toenemende concurrentie in de catchment area van Amsterdam Airport Schiphol.

In het afgelopen jaar is door de directie regelmatig gerapporteerd over de consultaties met de KLM en andere sectorpartijen. Behalve dat in de gesprekken goede vooruitgang werd geboekt ten aanzien van uitgangspunten voor een toekomstige economische regulering, bleek ook op tal van operationele gebieden vooruitgang te zijn geboekt in efficiency. De Raad heeft zich in één reguliere en één extra vergadering in het bijzonder bezighouden met de betekenis van de voorgenomen fusie van Air France en KLM. Dit geschiedde aan de hand van door de directie verstrekte informatie, alsmede op basis van een presentatie die de President Directeur van KLM, de heer Van Wijk, voor de Raad heeft gehouden. De Raad heeft geconstateerd dat met de voorgenomen fusie duidelijkheid wordt gecreëerd over de keuze van de partners van KLM en is verheugd over de voorgenomen samenwerking van Schiphols belangrijkste gebruiker. Deze ontwikkeling kan van grote invloed zijn op de lange termijn-

ontwikkeling van de mainport en kansen bieden voor een versterking van de passagiers hub-functie en voor het vrachtvervoer via Schiphol.

Regelmatig is met de directie over het project tot verbetering van de bagageafhandeling op Amsterdam Airport Schiphol van gedachten gewisseld. Dit zal een punt van aanhoudende aandacht blijven.

Ervaring nieuw wettelijk stelsel luchthaven en Polderbaan

De Raad heeft op 13 februari op uitnodiging van de directie de festiviteiten ter gelegenheid van de in gebruikneming van de Polderbaan bijgewoond. De Raad heeft vastgesteld dat na het van kracht worden van het nieuwe wettelijke stelsel er in de praktijk toch nog een aantal nieuwe vraagpunten zijn gerezen. In de Raad zijn de gevolgen van de foute invoergegevens bij de tot standkoming van het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthaveninddelingsbesluit (uitvoeringsbesluiten Wet luchtvaart) met de directie uitgebreid besproken. De directie heeft de Raad op de hoogte gehouden van de ontwikkeling van het Geluidisolatieproject, met name ten aanzien van de achterblijvende productie en hoge kostenoverschrijdingen die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben plaatsgevonden. De directie heeft voorts de Raad ingelicht over de relevante aspecten van de enquête bouwnijverheid die door de Tweede Kamer is ondernomen en met de Raad de mogelijke consequenties besproken. Naar aanleiding daarvan is door de directie een aantal maatregelen geïnitieerd, waaronder het kritisch evalueren van de processen van aanbesteding binnen de onderneming en de mogelijkheden voor verhaal van eventueel geleden schade.

De Raad heeft met de directie de voortgang van de e-business-activiteiten van de *Business area Consumers* besproken en terzake een aantal aanbevelingen gedaan.

Ten behoeve van verdere verbetering van de operationele processen van Amsterdam Airport Schiphol is een aantal investeringsbeslissingen aan de Raad voorgelegd en goedgekeurd. Dit betrof onder andere de omvangrijke voorgenomen investering in een onderdeel van het bagageproject ("70mb"), te weten de bufferkelder Nieuw

Zuid, alsmede aanpassingen aan de E-pier van Amsterdam Airport Schiphol. De investeringen in de bufferkelder passen in het door de Raad goedgekeurde project dat in delen wordt uitgevoerd in de vorm van een meerjarig investeringsprogramma in de aviation-activiteiten van de mainport.

Door de Raad is erop toegezien dat bij het overnemen door Schiphol Nederland B.V. van de uitvoeringstaken van het Ministerie van Justitie inzake bij de beveiliging burgerluchtvaart per 1 april 2003 een regeling is getroffen met de Staat voor haar civiele aansprakelijkheid voor schade als gevolg van terrorisme. De Raad heeft in het kader van de gebiedsontwikkeling en toekomst van Amsterdam Airport Schiphol ingestemd met de voorgenomen herstructurering van Schiphol Area Development Company.

Internationale strategie

Regelmatig is de ontwikkeling van resultaten van de Schiphol USA deelneming in JFK IAT gerapporteerd. De Raad heeft met instemming kennis genomen van de aangekondigde dividendbetalingen door Brisbane Airport Corporation aan zijn aandeelhouders. Aan de Raad is door de directie gerapporteerd dat over het afgelopen jaar de concrete samenwerking met Fraport in Pantares zich voorshands heeft beperkt tot een deelneming in het logistiek project Tradeport Hong Kong. De Raad besprak de internationale vastgoedactiviteit van SRE International nabij de luchthaven Malpensa in Italië en keurde de eerste fase van een investering in het onroerend goed project aldaar goed. De Raad ondersteunde verder een besluit van de directie tot een deelname van Schiphol International in een retail samenwerkingsproject met Luftfartsverket (de Zweedse luchtvaartautoriteit) inzake de ontwikkeling van de Noord Terminal van Stockholm Arlanda Airport (Zweden).

Financiële rapportage en rendementsontwikkeling

Op advies van de auditcommissie heeft de Raad de door de directie opgestelde jaarcijfers van NVLS over 2002 vastgesteld. De Raad keurde de verkoop van een volgende tranche van de verkoop van onroerend goed bezit aan het ACRE Fund goed.

Als reactie op de ontwikkelingen in de verzekeringsmarkt is in de Raad wederom stilgestaan bij de te verzekeren risico's, waaronder de aansprakelijkheid en de dekking van de bestuurders-aansprakelijkheid (directors & officers (D&O)). Wederom is aandacht geschonken aan de ongunstige premieontwikkeling van verzekeringen in de luchtvaartbranche.

De rendementsontwikkeling van de onderneming werd door de Raad kritisch gevolgd, waarbij de directievoering inzake efficiency en kosten-beheersing regelmatig een onderwerp van toezicht is geweest.

De Raad heeft goedkeuring verleend voor het plaatsen van een Bond Issue onder het Euro Medium Term Note Programme (EMTN) en het afronden van een leningsfaciliteit bij de Europese Investeringsbank (EIB) van € 150 miljoen. Het Financieringsplan voor het Budget 2004, waarbij met name aandacht werd besteed aan spreiding van de looptijden van de op te nemen leningen, werd in de laatste vergadering van het jaar goedgekeurd.

Centrale Ondernemingsraad

De Raad heeft steeds enkele leden afgevaardigd naar de overlegvergaderingen met de Centrale Ondernemingsraad. De afgevaardigden hebben deze bijeenkomsten als constructief ervaren en als informatief voor de aanwezige leden van de Raad.

Remuneratiecommissie

In enkele vergaderingen heeft de remuneratiecommissie de beloning van de directie besproken. Het beleid is de remuneratie marktconform te laten zijn. Het variabele deel omvat een korte termijnbonus die in principe maximaal 35% van de periodieke beloningen kan bedragen, afhankelijk van het halen van financiële en functiegebonden doelstellingen (ROE, klanttevredenheid, bagage-afhandeling etc.). Daarnaast kan een lange termijnbonus worden behaald van eveneens 35% van de periodieke beloningen, afhankelijk van een economic profit te behalen over drie boekjaren. Bij vroegtijdig vertrek vervalt het recht op de bonussen. Accordering van dit beleid heeft plaatsgevonden in de Raad. De remuneratiecommissie heeft naar aanleiding van de bepalingen van de Code Tabaksblat de vertrekregelingen van de leden van de directie

geëvalueerd. Deze regelingen zijn niet uniform en bestonden al op het moment dat de bepalingen van de code werden gepubliceerd. Voor toekomstige regelingen zal worden aangesloten bij de Code Tabaksblat. Voor nadere informatie per directeur verwijzen wij naar pagina 61-63.

De heer Kalff trad in het afgelopen jaar af als voorzitter en lid van de remuneratiecommissie, de heer Van den Broek en mevrouw Maas-de Brouwer traden toe. De heer Woltman werd herbevestigd als lid en werd benoemd tot voorzitter.

Corporate Governance

De Raad is met de directie van oordeel dat Schiphol Group de bepalingen van de Code Tabaksblat zoveel mogelijk dient te implementeren, ook al is het thans geen beursvennootschap. Zij onderschrijft de principes van de code. Verdere voorstellen voor implementatie van de bepalingen terzake van corporate governance zullen binnenkort met de directie worden besproken. Daarover zal in het verslagjaar 2004 worden gerapporteerd. De Raad heeft zijn eigen functioneren geëvalueerd en er is een aftredingsrooster vastgelegd. Er bestaat reeds een reglement van de Raad.

Auditcommissie

In het verslagjaar 2003 is door de auditcommissie een gemoderniseerd reglement opgesteld. Daarin is onder meer het beleid geformaliseerd om strikte incomptabiliteiten aan te houden bij het inschakelen van externe accountants voor respectievelijk controle- en adviesdiensten, alsmede het rouleren van partners als verantwoordelijk accountant binnen afgesproken termijnen. Dit beleid liep vooruit op de bepalingen van de Code Tabaksblat.

De auditcommissie is in het verslagjaar driemaal bijeengewest. In deze bijeenkomsten zijn de jaarrekening 2002, het halfjaarbericht 2003, de interne controle en andere aspecten van interne beheersing besproken. De Raad oordeelt over de bevindingen van de jaarlijkse rapportage en doet daarvan verslag aan de Vergadering van Aandeelhouders.

In de commissie zijn voorts specifieke onderwerpen van financiële aard aan de orde geweest, zoals het financieringsplan, de Bond issue, de *Return On Net Assets*-ontwikkeling, stelselwijziging financiële

rapportage (met name effecten van ongerealiseerde waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen op de jaarcijfers), het accountantsverslag, de balansvoorzieningen, de acties ingevolge de managementletter, de verzekeringen, de fiscale positie en de financiële aspecten van het internationale beleid.

In de commissie is de hoogte van de *Weighted Average Cost of Capital* besproken, zowel in verband met de economische reguleringsdiscussie als in het kader van de fiscale openingsbalans. De auditcommissie heeft aan de Raad aanbevolen om het directievoorstel terzake van de fiscale openingsbalans goed te keuren. NVLS is sinds 2002 belastingplichtig en er is een voorlopige heffing vennootschapbelasting opgelegd. Met de fiscus bestaat echter nog geen overeenstemming over de fiscale openingsbalans.

In de auditcommissie is tevens een target vastgesteld voor de *leverage* (het aandeel vreemd vermogen versus totaal vermogen). De directie heeft voorts, ter voorbereiding op dit onderwerp in de Raad, de auditcommissie ingelicht over de cijfermatige achtergrond van de Geluidsisolatieproblematiek. Al deze besprekingen hebben plaatsgevonden in aanwezigheid van de externe accountant. De Raad herbevestigde het lidmaatschap van de leden Hessels, Stevens en Kalff. De heer Kalff trad af als voorzitter en de Raad benoemde in die functie de heer Hessels.

Samenstelling

Bij de samenstelling van de Raad wordt een profielschets gehanteerd die er op is gericht dat de Raad altijd zodanig is samengesteld dat de Raad de hem opgedragen wettelijke taken adequaat kan vervullen en dat zijn leden ten opzichte van elkaar en de directie onafhankelijk en kritisch kunnen optreden. Daarbij wordt gestreefd naar een goede spreiding in expertise en ervaring. De Raad beschouwt alle leden als onafhankelijk.

In het afgelopen jaar is de heer Kremers afgetreden wegens het bereiken van de statutair voorgeschreven leeftijdsgrens. Overigens heeft er geen wijziging plaatsgevonden in de samenstelling van de Raad. De Raad bedankt de heer Kremers voor zijn grote inzet en bijdragen gedurende de afgelopen vele jaren.

De Raad keurde de statutenwijziging van NVLS goed waarin onder meer het aantal leden van de Raad is teruggebracht tot maximaal zeven.

Jaarrekening

Met de externe accountant PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. is overleg gevoerd over de halfjaarcijfers, de jaarrekening en hun bevindingen ten aanzien van de interne beheersingsorganisatie zoals vermeld in het accountantsverslag en de managementletter.

Een bedrag ad € 3,2 miljoen wordt toegevoegd aan de wettelijke reserve deelnemingen en de wettelijke reserve oprichtingskosten. Een bedrag ad € 54,2 miljoen wordt toegevoegd aan de herwaarderingsreserve. De Raad kan zich verenigen met het voorstel van de directie om een dividend van € 41 miljoen, zijnde circa 30% van het resultaat na belastingen exclusief de ongerealiseerde waardevermindering van de vastgoedbeleggingen zoals afgesproken met onze aandeelhouders, uit te keren. Het resterende gedeelte van de winst ad € 92,9 miljoen wordt toegevoegd aan de overige reserves.

Conform het bepaalde in de statuten heeft de Raad de jaarrekening vastgesteld in zijn vergadering van 18 februari 2004. De jaarrekening is door PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring. Wij verwijzen u hiervoor naar pagina 71 van dit verslag. De Raad legt de jaarrekening voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, welke vergadering wordt gehouden op 15 april 2004.

Wij stellen voor deze jaarrekening goed te keuren en décharge te verlenen aan de directie voor het gevoerde beleid en aan de Raad voor het gehouden toezicht.

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

18 februari 2004

De Raad van Commissarissen

Raad van Commissarissen**mr. P.J. Kalff (1937), voorzitter** ¹⁾

Lid van de Raad sinds 1997; tweede termijn loopt in 2005 af.
 Voormalig voorzitter Raad van Bestuur ABN AMRO
 Holding N.V.

mr. H. van den Broek (1936) ²⁾

Lid van de Raad sinds 2000; eerste termijn loopt in 2004 af.
 Voormalig Lid van de Europese Commissie,
 voormalig Minister van Buitenlandse Zaken.

mr. J.M. Hessels (1942) ¹⁾

Lid van de Raad sinds 1994; derde termijn loopt in 2006 af.
 Voormalig voorzitter Hoofddirectie Koninklijke Vendex
 KBB N.V.

T.H. Woltman (1937) ²⁾

Lid van de Raad sinds 1998; tweede termijn loopt in 2006 af.
 Voormalig voorzitter van de Kamer van Koophandel en
 Fabrieken voor Amsterdam.

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

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

mr. S. Patijn (1936)

Lid van de Raad sinds 2002; eerste termijn loopt in 2006 af.
 Voormalig burgemeester Gemeente Amsterdam

mr. W.F.C. Stevens (1938) ¹⁾

Lid van de Raad sinds 2002; eerste termijn loopt in 2007 af.
 Senior counsel Baker & McKenzie

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), plv. voorzitter****C.G. Breems (1945)****J.H. Enthoven (1945)****Mevrouw S.G. Fijan-Battes (1946), plv. secretaris****M. Funke (1952)****Mevrouw R.G. Gaffar (1971)****J.G.C. Hagers (1961)****drs. T.C. van Heijningen (1953)****Mevrouw L.M.G. Hout (1951)****Mevrouw R. Karahan (1976)****ing. J.M. Koomen (1946)****drs. A.H. Oude Weernink (1953), voorzitter****L.J. Pol (1946), secretaris****Mevrouw M.P. Verhaest (1945)****J.M. Willemsen (1951)**

1) Lid van de Auditcommissie

2) Lid van de Remuneratiecommissie



Voorwoord van de president-directeur

V.l.n.r.

Pieter Verboom

Gerlach Cerfontaine

Marika van Lier Lels

De oorlog in Irak, de uitbraak van de longziekte SARS en de economische recessie leidden in 2003 tot een stagnatie in de wereldwijde luchtvaart. Door Schiphol Group is hierop direct gereageerd met omvangrijke kostenbesparingen en temporisering van capaciteitsgerelateerde investeringen; dankzij dit snelle ingrijpen kon toch nog een goed resultaat worden behaald.

De stagnatie in de luchtvaart veroorzaakte op Schiphol een daling van circa 2% in het aantal passagiers en vliegtuigbewegingen. Het laatste kwartaal van het jaar liet een positieve ontwikkeling zien in het passagiersvervoer. Positief was de voortgaande stijging van het vrachtvervoer over heel 2003 met ruim 5%.

Resultaat vooral gestegen door waardeverandering vastgoedbeleggingen

Onder deze moeilijke omstandigheden waren de financiële resultaten van Schiphol Group goed. Het resultaat na belastingen steeg van € 137 miljoen naar € 191 miljoen, hetgeen grotendeels werd veroorzaakt door fors hogere ongerealiseerde waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen. De verslechtering in de vastgoedmarkt leidde tot een afwaardering van de vastgoedbeleggingen met € 45,1 miljoen. Deze afwaardering werd echter overtroffen door forse positieve waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen, waarvan een significant deel het gevolg is van een aantal bijzondere posten. Per saldo leidde dit tot een ongerealiseerde positieve waardeverandering van € 82,8 miljoen.

De *Business area* Aviation liet betere resultaten

zien als gevolg van een strakke kostenbeheersing. Door de *Business area* Consumers werd ondanks de dalende passagiersaantallen toch een vergelijkbaar resultaat behaald.

Ook de resultaten van de *Business area* Real Estate ontwikkelden zich bevredigend gelet op de stagnatie op de Nederlandse kantorenmarkt. De aandacht van de *Business area* Alliances & Participations was gericht op het consolideren en verbeteren van de *performance* van bestaande deelnemingen.

Fusie Air France-KLM biedt groeiperspectief

Het besluit van onze grootste afnemer, de KLM, om te willen fuseren met Air France past in de verdere consolidatie in de wereldluchtvaart en zal de positie van de KLM versterken. In het beoogde multi-hubsysteem van de Skyteam alliantie – met Parijs Charles de Gaulle en Amsterdam Airport Schiphol als belangrijkste Europese hubs – biedt de nieuwe combinatie voor ons goede groeiperspectieven.

Daarbij is het van belang dat de luchthaven kwalitatief hoogwaardige diensten en faciliteiten blijft bieden tegen concurrerende kosten. Met name de *visit costs* – het totaal aan kosten dat een luchtvaartmaatschappij voor een bezoek aan Schiphol kwijt is – zijn hiervoor een belangrijke graadmeter. Dit is een voorwaarde voor Amsterdam Airport Schiphol om in de toekomst voldoende concurrerend te blijven met de andere grote hubs in Europa.

Versterking positie Randstad essentieel

Afgelopen jaar heeft Schiphol Group veel werk gemaakt om de noodzaak van versterking van

de concurrentiepositie van de Randstad in een Europese context onder de aandacht van diverse partijen te brengen. Onze mainportpositie is sterk afhankelijk van de concurrentiekracht en de economische ontwikkeling van de Randstad, terwijl omgekeerd de Randstad zich alleen goed kan ontplooiën met een sterke luchthaven die over een uitgebreid intercontinentaal netwerk beschikt. Economische bedrijvigheid is daarvoor een noodzakelijke voorwaarde. Daaraan moet door alle betrokken partijen worden gewerkt.

Essentieel daarbij is een goede bereikbaarheid over de weg en per spoor. Het gaat dan met name om de aanleg van de HSL-Oost, de vergroting van de capaciteit van de A2, A4 en A12, de ontwikkeling van de Zuidas, de Tweede Maasvlakte en het HSL-knooppunt Rotterdam, en de aanleg van de Zuiderzeespoorlijn tot Almere.

Naast deze infrastructurele projecten moet gewerkt worden aan het ontwikkelen van Schiphol als bestemming, verbetering van het woon- en leefklimaat en de veiligheid en het fiscale klimaat. Wij verwachten dat de regering in de komende nota's Ruimte en Mobiliteit en in het project Mainport Schiphol deze speerpunten verder uitwerkt.

Polderbaan in gebruik

In februari werd de Polderbaan officieel geopend en in de loop van het jaar volledig in gebruik genomen. Ondanks minder vliegtuigbewegingen en de komst van nieuwe, stille vliegtuigen van onder meer de KLM zorgde de ingebruikneming van deze baan voor een forse stijging van het aantal klachten. Dit komt omdat nu gebieden worden overvlogen die voorheen minder last hadden van vliegverkeer, terwijl er daarnaast in de nacht is gekozen voor het concentreren van het verkeer via smalle aanvliegeroutes. Er zijn andere gebieden waarover minder wordt gevlogen dan voorheen en die dus profiteren van de Polderbaan. Per saldo is er sprake van een verbetering.

In juni hebben de directies van Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland de overheid gemeld dat er een invoerfout was gemaakt in het milieu-effect rapport, op basis waarvan de grenswaarden van de handhavingpunten voor geluid zijn vastgesteld. De fout kan worden hersteld zonder afbreuk te doen aan de uitgangspunten

van de nieuwe Wet luchtvaart. Hiertoe is door Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) inmiddels een MER-procedure gestart. Wij hebben er vertrouwen in dat deze voor de zomer van 2004 zal kunnen worden afgerond.

Luchtverkeersleiding Nederland heeft recentelijk te kennen gegeven dat zij tot een gewijzigd inzicht is gekomen ten aanzien van het gelijktijdig parallel starten. Zij heeft hierom haar instructies aan piloten aangepast, zodanig dat bij parallel starten richting het noorden vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan de vliegtuigen licht divergerende koersen aanhouden. Het staat nog niet vast of deze maatregelen van permanente aard zijn. LVNL zoekt momenteel een definitieve oplossing voor deze problematiek.

De luchtvaartsector heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat schriftelijk verzocht om een internationale *audit* te laten uitvoeren op de nieuwe instructies van de luchtverkeersleiding.

Belang van gelijke concurrentievoorwaarden

Op tal van gebieden verkeert Schiphol Group in het nadeel ten opzichte van andere Europese luchthavens. Voor het bereiken van meer gelijke concurrentievoorwaarden is medewerking van de overheid noodzakelijk. Het gaat hierbij om uiteenlopende zaken, zoals de kosten van security- en milieumaatregelen.

In dit verband hebben de KLM en Schiphol Group aan het eind van het jaar aangekondigd dat er voorbereidingen worden getroffen voor een civiele procedure tegen de Staat wegens de buitensporig gestegen kosten voor woningisolatie. De luchtvaartsector wil graag aan zijn verplichtingen voldoen, maar vindt het onacceptabel dat de rekening voor falend projectmanagement of falend overheidstoezicht wordt afgewenteld op de sector.

Vorbereiding op beursgang gaat door

Het huidige kabinet heeft het voornemen van het vorige kabinet overgenomen om op een nader te bepalen tijdstip een minderheidsbelang in Schiphol Group naar de beurs te brengen. Een onderdeel van de voorbereiding hierop betreft het borgen van de publieke belangen, onder andere door economische regulering. Hierover heeft

constructief overleg met de KLM plaatsgevonden. De andere sectorpartijen zijn inmiddels over de inhoud hiervan geïnformeerd.

Corporate governance

Schiphol Group zal in beginsel de bepalingen van de Code Tabaksblat zoveel mogelijk implementeren. Voorzover in de huidige situatie nog niet is voldaan aan de bepalingen van de code, zullen op vrijwillige basis op korte termijn relevante aanpassingen plaatsvinden van reglementen, werkwijze van de directie en Raad van Commissarissen en de wijze van communicatie. Daarover zal in het jaarverslag 2004 verslag worden gedaan.

Toekomstperspectief

Voor het lopende jaar verwachten wij een stijging van het aantal passagiers, het aantal vliegtuigbewegingen en de hoeveelheid vracht. Tegenover de hogere opbrengsten die hieruit zullen voortvloeien, staan additionele kosten voor onderhoud en afschrijvingen, die samenhangen met het ingebruiknemen van enkele grote investeringen.

In 2004 zullen wij een aantal al langer lopende investeringsprojecten afronden, zoals de uitbreiding van Lounge 1 en van Terminal West, terwijl de hoge investeringen in nieuwe bagagesystemen, brandveiligheid en beveiliging onverminderd doorgaan. Om de investeringen van naar schatting € 430 miljoen te kunnen financieren en een bevredigend resultaat te realiseren, zijn voortgaande, structurele kostenbesparingen nodig. Hiertoe is in het verslagjaar een kostenbeheersingsprogramma gestart.

Schiphol Group beschikt over de mensen, de ambitie en de faciliteiten, om zijn positie als mainport tussen de grote Europese luchthavens te kunnen handhaven.

Gerlach Cerfontaine

Vanwege het belang van versterking van de Randstad voor de positie van Schiphol hebben wij staatssecretaris Van Gennip van Economische Zaken en algemeen directeur Scholten van Havenbedrijf Rotterdam N.V. gevraagd om in dit jaarverslag hun visie op dit onderwerp te geven. Hun bijdragen treft u aan op pagina 17 en 29.



- Doel: meest toonaangevende luchthavenonderneming zijn
- Duurzame waardecreatie voor stakeholders
- Verbetering van concurrentiepositie

Schiphol Group heeft als missie om duurzame waarde te creëren voor haar stakeholders door het ontwikkelen van AirportCities en het positioneren van Amsterdam Airport Schiphol als de toonaangevende AirportCity. De onderneming heeft de ambitie de meest toonaangevende luchthavenonderneming van de wereld te zijn.

De belangrijkste doelstellingen om dit te bereiken zijn:

- Het behouden en versterken van de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol als mainport
- Het verhogen van de inkomsten uit non-aviation activiteiten
- Risicospreiding door activiteiten op andere (inter-)nationale locaties te ontwikkelen

De financiële doelstelling van Schiphol Group 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 (inter-)nationale ontwikkeling.

Er worden vier *Business areas* onderscheiden:

Aviation, Consumers, Real Estate en Alliances & Participations

Amsterdam Airport Schiphol stelt zich ten doel om de Air France-KLM combinatie optimaal te accommoderen. Door deze combinatie, de *carriers* die behoren bij andere allianties en de *low cost carriers* wordt aangedrongen op verlaging van de *visit costs* voor de locatie Schiphol. *Visit costs* zijn de optelsom van de kosten die een luchtvaart-

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

maatschappij maakt voor één 'visit' (bezoek) aan een luchthaven.

Daarnaast is er bij luchtvaartmaatschappijen en passagiers behoefte aan productdifferentiatie; zij willen meer op hen toegespitste producten kunnen afnemen.

Op de locatie Schiphol wordt de succesvolle AirportCity-formule verder uitgebouwd. Hiertoe worden producten en diensten ontwikkeld die afgestemd zijn op de unieke beleving en op het reisdoel van de passagiers.

In een breder verband wordt door Schiphol Group veel werk gemaakt om de noodzaak van versterking van de concurrentiepositie van de Randstad in een Europese context onder de aandacht van diverse partijen te brengen.

De internationale strategie van Schiphol Group, tenslotte, is erop gericht om met luchthavens die de mainportpositie van Amsterdam Airport Schiphol versterken (de *trunk route airports*) samen te werken en aldaar (delen van) de AirportCity-formule te exploiteren.

Waardecreatie door Value Based Management

Om de mainportpositie te behouden en te versterken alsmede non-aviation inkomsten te vergroten, zijn voortdurend investeringen noodzakelijk.

Binnen Schiphol Group wordt het systeem van Value Based Management gehanteerd om de activiteiten en de investeringen zodanig te sturen dat waarde wordt gecreëerd. De sturing vindt plaats met behulp van zogenaamde key performance indicators per *Business area*.

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 gereguleerde omgeving werkt, is de doelstelling op termijn het rendement te laten groeien naar het niveau van de vermogenskosten.

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 bepaald op 7,4%. In 2003 behaalde Schiphol Group een RONA na belastingen van

5,8% exclusief de ongerealiseerde waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen en van 7,7% inclusief de ongerealiseerde waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen.

Er zijn grote verschillen in de RONA's per *Business area*. Door de regulering bij Aviation bedraagt de RONA in 2003 slechts 4,2%. De waardecreatie zal dus moeten geschieden door Consumers (RONA 16,9%) en Real Estate (RONA 10,3% inclusief ongerealiseerde waardeveranderingen).

De bijdrage van Alliances & Participations is vooralsnog nihil.

Verantwoord ondernemen

Schiphol Group heeft zich ten doel gesteld op een verantwoorde manier te ondernemen. Hiertoe is het noodzakelijk een balans te vinden tussen economische, sociale en milieuaspecten. Voor deze drie afzonderlijke gebieden zijn in 2003 kernthema's geformuleerd die ofwel bijdragen aan het versterken van de positieve effecten van het luchtverkeer via Schiphol of aan het zoveel mogelijk beperken van de negatieve effecten. Voor elk van deze thema's zijn vervolgens *key performance indicators* (KPI's) opgesteld, waarmee invulling kan worden gegeven aan onze missie 'duurzame waarde creëren voor onze stakeholders'.

Bij het beperken van de lasten en versterken van de lusten van de nabijheid van de luchthaven werken wij waar mogelijk samen met de bestuurlijke omgeving.

De ontwikkeling van de werkgelegenheid is daarbij een belangrijk aspect.

Ondanks de economische recessie is het totale aantal mensen dat werkzaam is op het terrein van Amsterdam Airport Schiphol in 2003 licht gestegen naar 57.099 tegen 56.570 in 2002 (+0,9%).

Meer informatie over het beleid op het gebied van verantwoord ondernemen is te vinden in het verslag 'Verantwoord Ondernemen' over 2003, dat vrijwel gelijktijdig met dit jaarverslag verschijnt.

'Randstad terug naar de top'

ir. C.E.G. van Gennip

Staatssecretaris van Economische Zaken



Nederland stond in de jaren negentig hoog op internationale concurrentieranglijsten dankzij een concurrerend vestigingsklimaat. Sterke punten van het Nederlandse vestigingsklimaat zijn de internationale oriëntatie van het bedrijfsleven, de geografische ligging en de kwaliteit van de kennisinfrastructuur. De laatste jaren zakt Nederland echter op deze lijsten. Debet hieraan zijn onder meer hoge loonkosten, een minder aantrekkelijk fiscaal klimaat en de drukte op de wegen. Daarnaast zijn ondernemers minder te spreken over ruimtegebrek, stroperige wet- en regelgeving en toenemende criminaliteit in de Randstad.

We kunnen dus niet op onze lauweren gaan rusten. Sterker nog: het is tijd voor actie! We moeten alert reageren op veranderingen in onze omgeving om er voor te zorgen dat Nederland en daarmee de Randstad zich internationaal gunstig blijft profileren. Wereldwijd zal de concurrentiestrijd tussen internationaal opererende bedrijven en internationale stedelijke netwerken zich verscherpen. In Europa timmeren bijvoorbeeld steden als München en Barcelona flink aan de weg. De Randstad zal niet meer kunnen concurreren met alleen haar traditionele sterkten op het gebied van logistiek en handel. Tegenwoordig concurreren stedelijke netwerken ook op andere vlakken. Naast bedrijfseconomische factoren zijn zaken als leefomgeving en cultureel klimaat steeds belangrijker geworden. Om in Europa blijvend te concurreren, is een hernieuwde vlucht voorwaarts nodig.

Wat moet er voor die vlucht voorwaarts gebeuren? Ik denk dan aan: aantrekkelijke grote

steden, betere bereikbaarheid, excellente mainports, een veilige woon- en werkomgeving, een vitale en creatieve economie en een hoogwaardig arbeidspotentieel. Opgave daarbij is om tot een aantrekkelijk 'totaalpakket' te komen voor zowel burgers als bedrijven. Dat vergt onder andere een duurzame inpassing van economische activiteiten in het stedelijk netwerk.

Voor mij als Staatssecretaris van Economische Zaken hebben een innovatief ondernemingsklimaat, bereikbaarheid en ruimte om te ondernemen prioriteit. Met dit laatste doel ik niet alleen op ruimte in fysieke zin, die nu eenmaal schaars is in onze dichtbevolkte Randstad. Ruimte om te ondernemen heeft voor mij ook een figuurlijke dimensie. Voor creatief en innovatief ondernemerschap zijn minder regels en minder administratieve lasten van doorslaggevend belang.

Deze prioriteiten zijn belangrijk om in de nabije toekomst het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken en met een goed totaalpakket de concurrentiepositie van de Randstad internationaal te verbeteren.

Dat goede totaalpakket voor burgers en bedrijven is een uitdaging voor alle partijen, zowel voor overheden als private partijen. Wat mij betreft zetten we de goede samenwerking de komende jaren dan ook met grote inzet voort. Mijns inziens zijn we daarmee al een flink eind op weg. Dat neemt niet weg dat we nog flinke vorderingen moeten maken. Dat vergt durf en doorzettingsvermogen. Het devies moet zijn: keuzes maken en voortvarende uitvoering. Gelukkig is iedereen van dat besef doordrongen.

- Resultaat na belastingen sterk omhoog
- Ongerealiseerde waardeveranderingen belangrijkste oorzaak
- Kostenbesparingen succesvol

Stelselwijziging

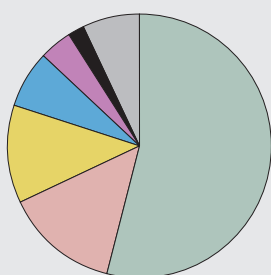
De grondslagen voor de verwerking, waardering en resultaatbepaling van de vastgoedbeleggingen, alsmede de verwerking van de resultaatbestemming, zijn veranderd ten opzichte van 2002. Dit is het gevolg van toepassing van gewijzigde richtlijnen van de Raad voor de Jaarverslaggeving. Vanwege de vergelijkbaarheid zijn de cijfers over 2002 aangepast. Dit had een negatief effect op het eigen vermogen ultimo 2002 van € 80,6 miljoen, terwijl het resultaat na belastingen over heel 2002 afnam van € 140,7 miljoen naar € 136,9 miljoen.

Resultaat na belastingen sterk omhoog door waardeverandering vastgoedbeleggingen

Het resultaat na belastingen van Schiphol Group is in 2003 gestegen van € 137 miljoen tot € 191 miljoen. De belangrijkste oorzaak van de verbetering was een forse positieve waardeverandering van de vastgoedbeleggingen, waarvan een significant deel het gevolg is van een aantal bijzondere posten. Het resultaat na belastingen, exclusief de onrealiseerde waardeveranderingen, lag 7,8% boven het niveau van 2002. De oorlog in Irak, de uitbraak van de longziekte

Netto-omzet

(in € 1 miljoen)



54% Havengelden	4% Verkoop commercieel onroerend goed
14% Concessies	2% Opbrengst utiliteitsdiensten
12% Verhuringen	7% Overige activiteiten
7% Autoparkeergelden	

	2003	2002	Stijging/daling
Havengelden	466	381	22,3%
Concessies	115	119	-/ 3,1%
Verhuringen	105	101	3,4%
Autoparkeergelden	63	60	4,8%
Verkoop commercieel onroerend goed	30	47	-/ 36,1%
Opbrengst utiliteitsdiensten	18	17	3,6%
Overige activiteiten	63	49	28,7%
Totaal	860	774	11,0%

Belangrijkste financiële gegevens			
(x € 1 miljoen)			
	2003	2002*	Verandering in %
Resultaatontwikkeling			
Netto-omzet	860	774	11,0%
Ongerealiseerde waardeveranderingen	83	15	
Geactiveerde productie t.b.v. het eigen bedrijf	13	16	
	<u> </u>	<u> </u>	
Som der bedrijfsopbrengsten	956	805	18,7%
Som der bedrijfslasten exclusief afschrijvingen en waardeveranderingen	-/- 488	-/- 452	7,8%
	<u> </u>	<u> </u>	
EBITDA	468	353	32,8%
Afschrijvingen en waardeveranderingen	-/- 131	-/- 106	23,6%
	<u> </u>	<u> </u>	
Exploitatieresultaat	337	247	36,6%
Financiële baten en lasten	-/- 43	-/- 39	
Resultaat deelnemingen	1	1	
Belastingen	-/- 103	-/- 72	
	<u> </u>	<u> </u>	
Resultaat uit gewone bedrijfsuitvoering na belastingen	192	137	40,5%
Aandeel derden	-/- 1	0	
	<u> </u>	<u> </u>	
Resultaat na belastingen	191	137	39,8%
<i>Resultaat na belastingen exclusief ongerealiseerde waardeveranderingen</i>	137	127	7,8%
	<u> </u>	<u> </u>	
Balansontwikkeling			
Balanstotaal	3.469	2.938	18,1%
Vaste activa	3.046	2.729	11,6%
Eigen vermogen	2.024	1.871	8,2%
Rentedragende schulden	1.027	726	41,4%
* aangepast voor vergelijkingsdoeleinden			

SARS en de economische recessie leidden in 2003 tot een daling van het aantal passagiers en vluchten via Schiphol. Hierop is direct gereageerd met omvangrijke kostenbesparingen en tempo-risering van capaciteitsgerelateerde investeringen; dankzij dit snelle ingrijpen kon dit goede resultaat worden behaald.

Omdat de operationele kasstroom achterbleef bij de investeringen, was de *free cash flow* opnieuw negatief.

De *return on net assets* (RONA) na belastingen kwam inclusief ongerealiseerde waarde-

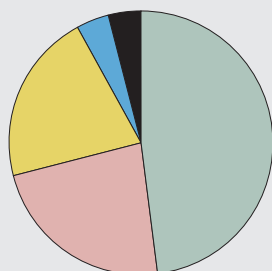
veranderingen uit op 7,7% tegen 6,2% in 2002; exclusief ongerealiseerde waardeveranderingen bedroeg de RONA 5,8%. Dit is gelijk aan 2002. Het rendement op het eigen vermogen kwam inclusief ongerealiseerde waardeveranderingen uit op 9,8% tegen 7,5% in het voorgaande jaar en exclusief ongerealiseerde waardeveranderingen op 7,0%, evenveel als in 2002.

Bedrijfsopbrengsten

De netto-omzet steeg met 11,0% tot € 860 miljoen. De bijgaande tabel en diagram op pagina 18 geven de verdeling van de opbrengsten over de diverse omzetcategorieën weer.

Bedrijfslasten

(in € 1 miljoen)



- 48% Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten
- 23% Salarissen en sociale lasten
- 21% Afschrijvingen en waardeveranderingen
- 4% Kostprijs verkoop commercieel onroerend goed
- 4% Overige bedrijfskosten

	2003	2002	Stijging/daling
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	298	255	17,0%
Salarissen en sociale lasten	139	128	9,0%
Afschrijvingen en waardeveranderingen	131	106	23,6%
Kostprijs verkoop commercieel onroerend goed	27	47	-/ - 42,5%
Overige bedrijfskosten	23	23	1,6%
Totaal	618	558	10,8%

De stijging van de inkomsten uit havengelden met 22,3% van € 381 miljoen naar € 466 miljoen was voor 18,7% met name het gevolg van de hogere securityheffing die op Amsterdam Airport Schiphol sinds 1 april in rekening wordt gebracht in verband met de overname van de overheid van de uitvoering van de preventieve beveiligingstaken in de terminal. Daartegenover stonden hoge extra kosten voor beveiliging. De verantwoordelijkheid voor *security* is overigens nadrukkelijk bij de rijksoverheid blijven berusten.

Voor 3,3% was de stijging van inkomsten uit de havengelden het gevolg van de tariefsverhoging op Schiphol per 1 april. Deze stijging werd voor 0,6% weer teniet gedaan door de lagere aantallen passagiers en vliegtuigbewegingen. De opbrengst uit havengelden van de regionale luchthavens is eveneens gestegen (0,9%).

De inkomsten uit concessies daalden met 3,1% van € 119 miljoen naar € 115 miljoen als gevolg van de lagere passagiersaantallen en een afname van de bestedingen per vertrekkende internationale passagier op Schiphol van € 18,26 naar € 17,85. Dit kwam doordat de daling in het vervoer zich vooral voordeed op de intercontinentale routes, waarop de passagiers overwegend meer besteden.

De inkomsten uit verhuur van vastgoed namen met 3,4% toe tot € 105 miljoen, ondanks de malaise op de Nederlandse kantorenmarkt. Dit was grotendeels te danken aan de toename van de opbrengsten uit verhuur in de terminal, alsmede aan de indexering van de huurprijzen van gebouwen en terreinen. Tevens zijn de opbrengsten gestegen door een toename van de verhuurbare oppervlakten, met name door de oplevering van het Caravelle-gebouw in 2002.

De parkeerinkomsten gaven een lichte stijging van 4,8% te zien van € 60 miljoen naar € 63 miljoen. Dit was te danken aan een verhoging van de tarieven voor langparkeren per 1 januari van 12% en van de gemiddelde parkeerduur voor kortparkeren, die deels teniet werd gedaan door een daling van het aantal parkeerders.

De opbrengsten uit verkoop van commercieel onroerend goed betroffen voornamelijk de verkoop van enkele objecten uit de portefeuille van Schiphol Real Estate aan het ACRE Fund voor een bedrag van € 29 miljoen. In 2002 was dit € 46 miljoen.

De opbrengsten uit overige activiteiten namen toe van € 49 miljoen tot € 63 miljoen. De belangrijkste oorzaak was de eenmalige verkoop van activiteiten op het gebied van afvalinzameling, afvalwaterzuivering en de levering van elektriciteit en gas voor een bedrag van circa € 8 mln.

Ongerealiseerde waardeveranderingen

De ongerealiseerde waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen bedroegen € 83 miljoen positief tegen € 15 miljoen positief in 2002. Dit saldo bestaat uit de volgende posten, waarvan een aantal een bijzonder karakter heeft, namelijk enerzijds een afwaardering van commercieel vastgoed in verband met de marktsituatie (-/- € 45,1 miljoen) en anderzijds een opwaardering in verband met de oplevering van nieuwe projecten (€ 28,1 miljoen), een waardestijging van een voorheen vervuild terrein (€ 33,8 miljoen), nieuwe uitgifte van erfpachtcontracten (€ 13,7 miljoen), een toekenning van eindwaarde aan erfpacht (€ 32,5 miljoen) en een positieve herwaardering van gekapitaliseerde kosten voor infrastructuur (€ 19,8 miljoen).

Bedrijfslasten

De bedrijfslasten stegen in 2003 met 10,8% tot € 618 miljoen. De onderverdeling wordt weergegeven in de tabel en figuur op pagina 20.

De stijging van de externe kosten (waaronder uitbestedingen) met 17% van € 255 miljoen naar € 298 miljoen was voornamelijk het gevolg van de inhuur van beveiligingsmedewerkers, gerelateerd aan de eerder genoemde overname van de beveiligingstaken van de overheid.

De stijging van de salarissen en sociale lasten met 9,0% van € 128 miljoen naar € 139 miljoen was voor 4,5% het gevolg van een verdere toename van het personeelsbestand door de overname van de uitvoering van de preventieve beveiligingstaken van de overheid. De loonkosten stegen met 4,5% onder meer als gevolg van de stijging van de CAO lonen met 2% en een toename van de pensioenlasten.

De toename van de afschrijvingen en waardeveranderingen met 23,6% van € 106 miljoen tot € 131 miljoen was onder andere het gevolg van

de ingebruikname van de Polderbaan en van bagagevoorzieningen. De overige bedrijfskosten waren nagenoeg gelijk aan die van 2002.

Exploitatieresultaat en resultaat na belastingen

Als gevolg van de genoemde ontwikkelingen verbeterde het exploitatieresultaat van € 247 miljoen tot € 338 miljoen. Exclusief ongerealiseerde waardeveranderingen komt het exploitatieresultaat uit op € 255 miljoen (2002: € 232 miljoen). Het resultaat vóór aftrek van rente, belastingen en afschrijvingen (EBITDA) steeg van € 353 miljoen tot € 468 miljoen. In beide gevallen was de stijging van de waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen de belangrijkste oorzaak van de toename.

Het (negatieve) saldo van financiële baten en lasten steeg van € 39 miljoen tot € 43 miljoen. Er moest opnieuw additioneel vreemd vermogen worden opgenomen in verband met herfinancieringen en de investeringen. De stijging van de lasten werd getemperd door een herfinanciering tegen gunstigere voorwaarden.

De effectieve belastingdruk was 34,9% tegen 34,4% in 2002. Na aftrek van belastingen resteerde een resultaat van € 191 miljoen tegen € 137 miljoen in 2002.

Investeringen en financiering

De operationele kasstroom ging omhoog van € 293 miljoen in 2002 naar € 298 miljoen. Dit werd met name veroorzaakt door een verbetering van het exploitatieresultaat (na aanpassingen) met € 33 miljoen en een minder grote daling van het werkkapitaal ad € 25 miljoen.

De investeringen in materiële vaste activa bedroegen € 353 miljoen tegen € 343 miljoen in het voorgaande jaar. De belangrijkste projecten waren de uitbreiding en renovatie van Lounge 1, de uitbreiding van Terminal West, de uitbreiding van het WTC, de aankoop van gronden en investeringen in bagagesystemen, brandveiligheid en beveiliging.

Hiertegenover stond een desinvestering van € 38 miljoen onder andere door de verkoop van vastgoedbeleggingen aan het ACRE Fund.

Het negatieve saldo van de kasstroom uit operationele en investeringsactiviteiten (de zogenaamde *free cash flow*) ad € 12 miljoen, alsmede de aflossing op leningen van € 259 miljoen en betaalde dividenden zijn gefinancierd via aanvullende middelen. Er werd een achtjarige lening opgenomen van € 150 miljoen tegen een rente van 3,75% bij de Europese Investeringsbank. In juni werd een publieke obligatielening uitgegeven. Deze tienjarige lening is € 300 miljoen groot, heeft een couponrente van 4,375% en werd geplaatst onder het bestaande Euro Medium Term Note (EMTN) programma. Daarnaast werden onder het EMTN-programma twee onderhandse transacties verricht voor een totaal bedrag van € 60 miljoen. De opbrengst werd mede gebruikt voor de herfinanciering van bestaande schulden. Het effect van deze transacties was dat de gewogen gemiddelde looptijd van de leningenportefeuille is toegenomen van 8 jaar eind 2002 tot 10 jaar eind 2003, terwijl de gemiddelde rente verlaagd werd van 6,0% in 2002 tot 5,8% in 2003. Eind 2003 bedroeg het rentedragende vermogen 30% van het balanstotaal tegen 25% een jaar eerder. Gecorrigeerd voor kasmiddelen bedroeg het rentedragende vermogen 24% van het balanstotaal, evenveel als een jaar eerder. De rentedekking steeg van 6,3 tot 7,9.

Solvabiliteit

Het eigen vermogen steeg van € 1.871 miljoen eind 2002 tot € 2.024 miljoen eind 2003. De stijging was voornamelijk te danken aan een toename van de winstinhouding. Het eigen vermogen bedroeg aan het eind van het verslagjaar 58,3% van het balanstotaal tegen 63,7% eind 2002.

Financieringsbeleid

Het totale bedrag aan uitstaande leningen bedroeg per eind 2003 € 1.024 miljoen. In 2003 is voor € 259 miljoen aan leningen afgelost, terwijl voor € 546 miljoen aan nieuwe leningen is aangetrokken.

In het kader van haar financieringsbeleid streeft Schiphol Group onder andere naar het reduceren van het herfinancieringsrisico. De looptijden van de in 2003 aangetrokken leningen variëren tussen de 7 en 15 jaar, waardoor de gemiddelde looptijd van de leningenportefeuille is verlengd. Daarnaast zijn door de herfinanciering en de dalende kapitaalmarktrente de gemiddelde rentekosten afgenomen.

Binnen het kader van haar renterisicobeleid opteert Schiphol Group in belangrijke mate voor vastrentende leningen (hetzij door leningen met een vast interestpercentage aan te trekken, hetzij door gebruik te maken van standaard rentederivaten). Van haar leningen is 8% variabel rentend. Ten aanzien van de variabel rentende leningen wordt het renterisico deels gemitigeerd door het aanhouden van een (variabel rentende) kaspositie.

Credit rating 2003

De credit rating van schuld papier, uitgegeven door N.V. Luchthaven Schiphol en Schiphol Nederland BV is door Standard & Poor's vastgesteld op AA-. Bij Moody's Investors Service bedraagt de rating Aa3.

Binnen Schiphol Group bestaat een intern risicobeheersings- en controlesysteem. Onderdelen hiervan zijn het uitvoeren van *Risk Self Assessments* op managementniveau, het hanteren van een gedragscode, handleidingen voor de inrichting van de financiële verslaggeving en voor de opstelling van te volgen procedures en een systeem van monitoring en rapportering van uitgevoerde interne controles.

Mede in navolging van de bepalingen van de Code Tabaksblad zullen in 2004 enkele verbeterlagen ten aanzien van de interne risicobeheersing worden gemaakt. Het risicomanagementsysteem zal worden geformaliseerd en geïntegreerd in de planning- en controlcyclus. Naleving van de gedragscode zal worden gemeten in het kader van ons reguliere Medewerkers Betrokkenheids Onderzoek.

De handleiding financiële verslaggeving wordt steeds geactualiseerd, onder andere met voor Schiphol Group relevante bepalingen uit de *International Financial Reporting Standards (IFRS)*, vooruitlopend op toekomstige ontwikkelingen. Wat betreft het systeem van monitoring en rapportering bestaan reeds vele elementen, zoals handboeken, audits, controllersletters, follow-up besprekingen van auditbevindingen door de directie met het operationele en commerciële management, de opstelling van interne *Letters of Representation*, de managementletter van de externe accountant en de bespreking van auditbevindingen en opvolging in de Auditcommissie van de Raad van Commissarissen.

In 2004 zal een meer integraal systeem van risicoanalyse, beheersing en monitoring van de beheersing worden opgezet. Hierin zullen de bedrijfsprocessen per *Business area* worden geclusterd en de risico's, gerelateerd aan de jaarrekeningposten voortvloeiend uit deze processen, worden geïnventariseerd. Op basis hiervan zal aan de hand van een *self assessment* per proces de werkelijke beheersing van deze processen worden beoordeeld. Interne en externe accountantscontroles vormen het sluitstuk.

Marktrisico's

Na de aanslagen op 11 september 2001 zijn de gevolgen van de dreiging van terroristische aanslagen en van andere externe invloeden, zoals de uitbraak van SARS, voor de luchthaven nog steeds merkbaar, maar de gediversificeerde samenstelling van de ondernemingsactiviteiten (Aviation, Consumers en Real Estate) matigt het effect op de financiële resultaten. Veel luchtvaartmaatschappijen verkeren nog steeds in een precaire situatie. Dat betekent voor Schiphol Group enerzijds een groter debiteurenrisico, anderzijds zullen de luchtvaartmaatschappijen zich bezinnen op netwerken, samenwerkingsverbanden en allianties, wat substantiële consequenties kan hebben voor belangrijke knooppunten in het luchtverkeer in het algemeen en Amsterdam Airport Schiphol in het bijzonder.

De aangekondigde fusie tussen de KLM en Air France ziet Schiphol Group als een versterking van de KLM. De concurrentie tussen luchthavens zal echter toenemen. Daarom zal Amsterdam Airport Schiphol zich als een aantrekkelijke luchthaven met uitstekende faciliteiten, efficiënte processen, concurrerende *visit costs* en concurrerende tarieven moeten positioneren. Daarnaast wordt een internationale strategie gevoerd om de mainportpositie verder te versterken en (delen van) de AirportCity-formule te exploiteren en verder te ontwikkelen. De recent opgerichte joint venture met Stockholm Arlanda die zich vooral zal richten op de retailactiviteiten in de internationale terminal van Stockholm is daar een voorbeeld van.

Mogelijke claims

Het beroep tegen de havengeldenverhoging van 2000 dat door KLM is ingesteld is nog steeds aanhangig. De ingediende beroepen en bezwaren tegen latere verhogingen zijn definitief ongegrond verklaard. De beroepstermijn voor bezwaar tegen de verhoging van de havengelden 2004 is nog niet geëindigd.

Daarnaast zijn er 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 Schiphol Group. Derhalve zijn geen voorzieningen en/of vorderingen opgenomen.



Aantal medewerkers gestegen.

Ultimo 2003 bedroeg het aantal medewerkers op basis van fulltime-equivalenten (fte) 2.216,2 (2.334 personen) tegen 2.149,8 een jaar eerder (+3,1%). De oorzaak was de overname van de beveiligingstaken van de overheid per 1 april en de daarmee samenhangende organisatie-aanpassingen. Voor de andere bedrijfsonderdelen gold een strikte vacaturebeheersing in het kader van kostenbeheersing.

Het gemiddelde aantal personeelsleden in fte bedroeg 2.231 in 2003 (2002: 2.134)

Onderzoek medewerkersbetrokkenheid

Voor het vierde achtereenvolgende jaar is een personeelsonderzoek uitgevoerd. De tevredenheid van de medewerkers over het werken bij Schiphol Group is verder verbeterd van 76% tot 81%. Ook de betrokkenheid bij het bedrijf gaf een stijging te zien en wel van 70% tot 77%. Wel daalde de respons van 69% naar 61%.

Management development

Het aantal interne benoemingen op management-niveau bedroeg in 2003 negen, terwijl aan het interne leerprogramma, gericht op leiderschapsontwikkeling, 51 mensen deelnamen. Verder zijn alle sleutelfuncties in de organisatie in 2003 van een competentieprofiel voorzien. Op basis hiervan wordt verder gestuurd op leiderschapsontwikkeling.

Nieuwe CAO

Per 1 april is een nieuwe CAO in werking getreden met een looptijd van 1 jaar.

In deze CAO zijn onder meer maatregelen getroffen om de verlofstuwmeren te verminderen en in de toekomst te voorkomen. Bij de continu-diensten is verder de vrijstelling van nachtdiensten voor medewerkers van 55 jaar vervangen door afspraken over korter werken en eerder stoppen met werken. Per 1 april zijn de contractlonen met 2% gestegen.

Voor meer informatie over Personeel en Organisatie wordt verwezen naar het verslag 'Verantwoord Ondernemen' van Schiphol Group, dat vrijwel gelijktijdig met dit verslag verschijnt.

- Passagiersvervoer daalt, vrachtkvervoer stijgt
- Opnieuw betere punctualiteit
- Bagageafhandeling verbeterd

De *Business area Aviation* levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers op Amsterdam Airport Schiphol. Een belangrijke doelstelling is om concurrerend ten opzichte van de andere grote Europese luchthavens te blijven. Om dit doel te bereiken, moet de kwalitatief hoogwaardige dienstverlening tegen concurrerende *visit costs*, waaronder de havengeldtarieven, worden aangeboden. De functie van Schiphol als mainport zal worden uitgebouwd, rekening houdend met andere factoren, zoals brandveiligheid, beveiliging en milieu.

Belangrijke indicatoren voor de prestaties (*key performance indicators, KPI's*) van de *Business area Aviation* zijn het aantal passagiers- en vrachtkbestemmingen, de kosten per *Work Load Unit* (WLU), de punctualiteit van aankomende en vertrekkende vliegtuigen en het marktaandeel van passagiers en vracht.

Het vervoer via Amsterdam Airport Schiphol ondervond in 2003 de nadelige gevolgen van de economische stagnatie, de oorlog in Irak en de uitbraak van de longziekte SARS. Het aantal passagiers daalde met 1,9% tot iets minder dan 40 miljoen. De daling van het passagiersvervoer deed zich vooral voor bij het transferverkeer en op de routes van en naar het Verre en Midden Oosten. Het Europese vervoer daalde licht. Het aantal passagiers van *low cost carriers* steeg opnieuw sterk. Hierdoor kon de teruggang van het passagiersvervoer in andere segmenten gedeeltelijk worden gecompenseerd. Positief was dat in het vierde kwartaal de passagierscijfers weer boven die van dezelfde periode van 2002 lagen.

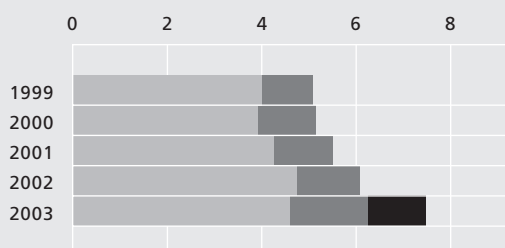
Lager marktaandeel passagiers

Amsterdam Airport Schiphol presteerde hiermee iets minder goed dan de andere grote luchthavens van West-Europa, zodat enig marktaandeel werd verloren. Oorzaken hiervan waren onder meer de minder gunstige economische situatie in Nederland en de warme zomer. Daarnaast kon de luchthaven van Brussel een deel van het vervoer terugveroveren dat verloren was gegaan na het faillissement van Sabena.

Het vrachtkvervoer steeg met 5,3% tot 1,3 miljoen ton. Hiermee heeft Amsterdam Airport Schiphol marktaandeel gewonnen. Op de belangrijke routes van en naar Azië en Noord-Amerika steeg het vervoer met respectievelijk 10% en 6%. De groei was volledig te danken aan een zeer sterke toename van het aantal 'full freighter' vluchten.

Ontwikkeling kosten Aviation per WLU

(in euro's)



■ Excl. security en afschrijvingen
 ■ Afschrijvingen
 ■ Security

Financiële gegevens (* € 1 mln)	2003	2002*
RONA voor belasting	6,4%	5,9%
RONA na belasting	4,2%	3,8%
Som der bedrijfsopbrengsten	484	399
EBITDA	180	146
Exploitatieresultaat	96	77
Gem. vaste activa	1.490	1.324
Investeringen immateriële en materiële vaste activa	248	258
* aangepast voor vergelijkingsdoeleinden		
Kpi's	2003	2002
Marktaandeel passagiers Euro top 10 (concurrenten)	10,2%	10,5%
Marktaandeel vracht Euro top 5 (concurrenten)	19,7%	19,3%
Netwerk (zomerdienst):		
Aantal lijndienstbestemmingen (luchthavens)	237	210
- waarvan alleen vracht	4	3
Punctualiteit		
Aankomende vliegtuigen	81,7%	80,4%
Vertrekkende vliegtuigen	73,7%	69,1%

Verbetering punctualiteit

Het aantal vliegtuigbewegingen daalde met 2,1% tot bijna 393.000.

De punctualiteit waarmee het vliegverkeer werd uitgevoerd, gaf opnieuw een duidelijke verbetering te zien. De aankomstpunctualiteit steeg van 80,4% tot 81,7% en de vertrekpunctualiteit van 69,1% tot 73,7%. Onder meer de gunstigere weersomstandigheden droegen hieraan positief bij.

Kostenbesparingen

Een belangrijke bijdrage aan kostenbesparing en efficiencyverbetering werd in het verslagjaar bereikt door de overname van de uitvoering van de preventieve beveiligingstaken in de terminal van de overheid. Deze konden tegen lagere kosten dan voorheen worden uitgevoerd. Door doorgevoerde besparingen zijn de kosten per *Work Load Unit* – 1 passagier en/of 100 kg vracht en post – exclusief securitykosten en afschrijvingen in 2003 gedaald.

Investeringen

Er werd voor een bedrag van € 248 miljoen

geïnvesteed in onder meer de aanleg van de zuidelijke taxibaan naar de Polderbaan en van het Y-platform naast de A4, aanpassingen aan de E-pier in verband met de vlootaanpassingen van KLM en Northwest, een nieuw vliegveldverlichtingssysteem, brandveiligheid, beveiliging en het bagagesysteem.

De investeringen in het bagagesysteem beginnen vruchten af te werpen. In de laatste drie maanden van het jaar waren de prestaties op dit gebied beter dan in de achterliggende vijf jaar. Naast deze investeringen speelde de sterk verbeterde samenwerking met de KLM en de afhandelingsbedrijven hierbij een belangrijke rol.

Samen met de KLM heeft Amsterdam Airport Schiphol in 2003 ook geïnvesteed in uitbreiding van de selfservice check-in capaciteit. Passagiers kunnen nu via internet of met behulp van incheckapparaten op de luchthaven inchecken en hun ruimbagage afgeven bij bagage-afgiftepunten. In de piek maakt nu al 30% van de passagiers hiervan gebruik.

Ontwikkeling havengelden

Per 1 april 2003 werden de havengelden verhoogd; voor de vliegtuigerelateerde tarieven bedroeg de verhoging 4,5%, waarmee deze weer op het niveau van 2001 kwamen. Voor de door passagiers te betalen tarieven bedroeg de verhoging gemiddeld 7,5%. Voor 2004 is een verhoging van de tarieven met gemiddeld 2,5% voorgesteld en inmiddels door het ministerie van Verkeer en Waterstaat goedgekeurd.

Convenant met KLM

Nadat in 2002 met de KLM, als grootste gebruiker, een convenant was gesloten over de ontwikkeling van de mainport Schiphol in de komende jaren, de meerjarenplanning van de infrastructuur, het noodzakelijke rendement op de investeringen en samenhangend daarmee de ontwikkeling van de havengelden, is in 2003 verder gesproken over de opzet van de toekomstige economische regulering. Tijdens de consultatierondes zijn ook de andere airlines hierover geïnformeerd. De uitkomsten van dit proces, dat waarschijnlijk in 2004 zal worden afgerond, zullen vorm krijgen in de wet- en regelgeving in het kader van de geplande beursgang.

Aantal bestemmingen gestegen

Het aantal lijndienstbestemmingen (luchthavens) in de zomerdienstregeling is met 27 gestegen tot 237. Het ging vooral om Europese bestemmingen en was met name het gevolg van de omzetting door Transavia van chartervluchten in *low cost* lijndiensten (Basiq Air). Het aantal *low cost carriers* steeg in 2003 verder; er zijn op Schiphol vijf maatschappijen die *low cost* diensten uitvoeren. Zij nemen 9,5% van het aantal passagiers voor hun rekening.

Bereikbaarheid verbeterd

In de bereikbaarheid van Schiphol is een verbetering opgetreden door de ingebruikname van de A5, een verbinding tussen de A4 en de A9, waardoor het drukke knooppunt Badhoevedorp wordt ontlast. Daarnaast is door de ingebruikname van de Hemboog ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer vanuit Noord-Holland Noord vooruit gegaan.

Het aantal passagiers dat van het openbaar of collectief vervoer gebruik maakt, is in 2003 gedaald tot 42,6%; in 2002 bedroeg dit nog 43,8%.

Herstel invoerfout

Tegelijk met het gefaseerd in gebruik nemen van de Polderbaan is op 20 februari een nieuw normenstelsel van kracht geworden. Op basis van dit nieuwe normenstelsel wordt niet alleen gehandhaafd op geluid, maar voor het eerst ook op luchtkwaliteit en externe veiligheidsrisico's.

In november is de door Luchtverkeersleiding Nederland en Schiphol Group opgestelde Startnotitie voor de milieu-effectrapportage (MER) 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol' ter inzage gelegd. Aanleiding was een fout die bij de totstandkoming van de nieuwe milieunormen voor Schiphol is gemaakt in de invoergegevens van de MER 'Schiphol 2003'. Dit heeft geleid tot een verkeerde verdeling van het verkeer naar het noorden vanaf de Zwanenburgbaan en de Polderbaan in de startpiekperiodes. Deze invoerfout heeft tot gevolg dat de grenswaarden van de handhavingpunten 17 en 18, ten noordoosten van de Zwanenburgbaan, te laag zijn vastgesteld en die van een aantal andere handhavingpunten te hoog. De regering heeft besloten dat deze fout moet worden hersteld door middel van een MER-procedure.

Voor meer informatie over het beleid op het gebied van milieu, veiligheid en bereikbaarheid wordt verwezen naar het verslag 'Verantwoord Ondernemen' van Schiphol Group, dat vrijwel gelijktijdig met dit verslag verschijnt.

De Mainport Schiphol en Mainport Rotterdam hebben veel gemeen!

Mr W.K. Scholten

Algemeen directeur Havenbedrijf Rotterdam N.V.



Mainport Rotterdam dankt zijn prominente positie aan de goede bereikbaarheid voor de grootste zeeschepen, de uitstekende verbindingen met het achterland via alle modaliteiten, de kwaliteit van dienstverlening en het hoge veiligheidsniveau. Toenemende concurrentie maakt deze positie niet vanzelfsprekend. Voor het behoud en uitbouw van Rotterdams sterke positie is méér kwaliteit nodig. In de haven, maar ook in de omgeving waarin die haven opereert; de Deltametropool. Dit is een gemeenschappelijk belang voor Rotterdam én Schiphol, economische motoren van Nederland.

De Nederlandse overheid erkent deze stuwende functie en heeft enkele voor de mainports gunstige besluiten genomen. De Betuweroute wordt een nieuwe internationale railverbinding voor goederen. De HSL geeft Rotterdam een hoogwaardige verbinding met onder andere Schiphol en versterkt het vestigingsklimaat van de Rijnmond. Recent is besloten vaart te maken met de voor de Deltametropool hoognodige snelweg A4 Noord en de haven uit te breiden. Deze Tweede Maasvlakte geeft ruimte voor groei van de haven, vooral in containers en chemie, én de stad. Door de ontwikkeling van oudere Stadshavens zijn hoge ambities te realiseren: wonen, werken en voorzieningen dichtbij het stadscentrum en met uitzicht op de bloeiende haven.

Naast investeringen in binnenvaart en spoor is investeren nodig in een hoogwaardige directe (ondergrondse) OV-verbinding langs de steden van de Deltametropool en Schiphol.

De Deltametropool is gebaat bij een veelzijdige economische structuur. Door blijvende investe-

ringen in Kennis & Industrie ontstaat er méér hoogwaardige werkgelegenheid en kan Rotterdam zijn hoogopgeleiden vasthouden. Voor de haven betekent dit enerzijds ontwikkeling van veelbelovende sectoren, zoals duurzame energie en industriële ecologie en anderzijds werving van havengelieerde zakelijke dienstverlening. Hiervoor is een uitstekend vestigingsklimaat voor bedrijven en hun werknemers vereist. Hoogstedelijke woonmilieus, groen en recreatie horen daarbij. Daarom is er behoefte aan een integrale visie op het 'groene hart'. De discussies hierover moeten vooral gaan om "welke kwaliteit willen wij met nieuwe bebouwing bereiken, en welke impuls geven wij aan het open, groene gebied?"

In Rotterdam en buurgemeenten liggen al locaties voor woningbouw. Toplocaties aan het water, maar liggend binnen de invloedsfeer belast met geluidsproblematiek. Ontwikkeling ervan vereist nieuw denken: bouwen binnen bepaalde geluidscontouren moet, uiteraard onder bepaalde voorwaarden, mogelijk worden. Tenslotte wordt de 'Quality of Life' bepaald door cultuur: de mooie, leuke en inspirerende dingen in het leven. Een bloeiende cultuur is vaak een stimulans voor meer economische clusters.

Nederland moet datgene versterken waar het sterk in is gezien in het perspectief van een zich uitbreidend Europa. Dáárin moet je opvallen. De beide mainports zijn hiervoor dé economische motoren. Zo ontstaat voor de totale Deltametropool een internationaal topmilieu. Dat is goed voor Nederland, voor Schiphol en voor ons. Het totaal van de Randstad wordt dan meer dan de som der delen

- Exploitatieresultaat ondanks minder passagiers toch omhoog
- Aantal Priviumleden stijgt sterk
- Joint venture met Stockholm Airport

De *Business area Consumers* wil voor de bezoekers van Schiphol een zorgeloze en unieke beleving gedurende het op-reis-gaan-proces creëren door middel van een integraal aanbod van producten en diensten, zowel fysiek als virtueel. Dit gebeurt onder meer door het ontwikkelen van moderne winkel-horeca en *door-to-door* concepten en faciliteiten. Het doel is om als *frontrunner* kwaliteitsluchthaven de aantrekkelijkheid van Schiphol als thuisbasis van de home-alliantie te vergroten, waarde te creëren uit consumentengroepen en internationaal AirportCity onderdelen te vermarkten.

De inkomsten bestaan hoofdzakelijk uit concessie-opbrengsten uit de exploitatie van de winkels en parkeergelden. De concurrentie bestaat uit luchthavens in omringende 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. Belangrijke indicatoren voor de prestaties (*key performance indicators*, KPI's) van de *Business area Consumers* zijn de concessie-inkomsten per vertrekkende internationale passagier, de verhouding tussen prijs en kwaliteit van de See Buy Fly winkels en de parkeeropbrengsten per passagier (exclusief transferpassagiers).

Het exploitatieresultaat van de *Business area Consumers* is licht verbeterd ondanks de dalende passagiersaantallen en het feit dat de daling van het aantal passagiers zich vooral voordeed op intercontinentale vluchten. Hierop liggen de bestedingen per passagier hoger. De bestedingen per vertrekkende internationale passagier daalden

van € 18,26 in 2002 tot € 17,85 in het verslagjaar. De parkeerinkomsten gaven een lichte stijging te zien, door een verhoging van het tarief voor langparkeren met 12% op 1 januari en een verhoging van de gemiddelde parkeerduur.

In het See Buy Fly winkelcentrum vonden enkele verbouwingen plaats. Daarnaast werd verder gewerkt aan de uitbreiding van Lounge 1, die in het voorjaar van 2004 zal worden opgeleverd. Hiermee komt in totaal 16.000 m² extra ruimte beschikbaar, waarin tal van nieuwe winkels en horecafaciliteiten zullen worden gevestigd.

Uitbreiding faciliteiten

De horecafaciliteiten in het stationsgebouw werden uitgebreid en gemoderniseerd. In navolging van de trend waar op korte vluchten aan boord geen voedsel of drank meer verstrekt wordt, is aan het begin van de C-pier *Grab and Fly* geopend; de passagier kan een broodje, salade, snack en drankje kiezen en mee aan boord nemen. Eind 2003 werd het contract met HMSHost, de belangrijkste horeca-exploitant op Amsterdam Airport Schiphol, voor een lange termijn verlengd.

De capaciteit van de parkeergarage P1 op Schiphol-Centrum is verdubbeld tot ruim 5.600 parkeerplaatsen, waarmee deze nu de grootste parkeergarage van Nederland is. De bijna 2.700 nieuwe plaatsen zijn voor het overgrote deel bestemd voor passagiers en bezoekers van Schiphol, de rest voor bezoekers van het WTC Schiphol Airport, het Sheraton hotel en het Hilton hotel.

Financiële gegevens (* € 1 mln)	2003	2002*
RONA voor belasting	25,7%	26,0%
RONA na belasting	16,9%	17,0%
Som der bedrijfsopbrengsten	252	242
EBITDA	142	133
Exploitatieresultaat	111	108
Gem. vaste activa	432	416
Investerings immateriële en materiële vaste activa	58	12
* aangepast voor vergelijkingsdoeleinden		
Kpi's	2003	2002
Concessie-inkomsten See Buy Fly per IDP	€ 3,92	€ 4,06
Prijs/kwaliteit See Buy Fly	57%	59%
Parkeeropbrengsten per passagier (excl. transfer)	€ 2,51	€ 2,38

In de terminal werd de Europese primeur van Aquamassage geïntroduceerd. Verder is in de terminal het aantal aansluitpunten van het *Wireless LAN* vergroot. Dit netwerk geeft passagiers op diverse locaties met hun laptop draadloos, via een breedbandverbinding, toegang tot het internet. Holland Casino Schiphol vernieuwde haar satellietvestiging in het Schengen-gebied, en op Schiphol Plaza opende de Airport telecomshop haar deuren. Deze winkel is gespecialiseerd in de verhuur en verkoop, maar ook de service en reparatie van mobiele telefonie. ABN AMRO introduceerde op Schiphol gelduitgifte-automaten voor Amerikaanse dollars.

Veel belangstelling voor www.schiphol.nl

De website www.schiphol.nl ontwikkelt zich tot één van de belangrijkste communicatiekanalen van Amsterdam Airport Schiphol. Naast reguliere informatie als aankomst- en vertrektijden, parkeren en inchecken wordt in toenemende mate specifieke informatie aangeboden. Ondanks de malaise in de reissector wist www.schiphol.nl een gezonde groei te realiseren in het aantal verkochte vliegtickets, hotelreserveringen, SMS-diensten, taxivervoer en See Buy Fly verkopen. Het aantal orders steeg van 11.231 naar 16.245; het aantal *pageviews* van 35,8 naar 46,6 miljoen.

Het aantal luchtvaartmaatschappijen dat aangesloten is bij het serviceprogramma Privium Plus is met zes gestegen tot vijftien. Het

belangrijkste onderdeel van dit programma is veilige en snelle grenspassage met behulp van irisherkenning. Leden kunnen bovendien bij de deelnemende maatschappijen inchecken aan de business class balie, ook als ze een economy ticket hebben. Tevens kunnen zij dichtbij de terminal parkeren. Het aantal Privium-leden is met 80% gestegen tot 9.000; van hen is 79% Nederlander.

Consumers International

In 2003 is met Luftfartsverket (LFV, de Zweedse burgerluchtvaartautoriteit en eigenaar van Stockholm Airport) een overeenkomst gesloten, waarmee Schiphol in 2004 voor 40% gaat deelnemen in een joint venture voor de exploitatie van alle consumentgerelateerde activiteiten in de internationale Noord-Terminal van Stockholm Arlanda Airport. De contracttermijn is 15 jaar en de activiteiten zijn op 1 januari 2004 begonnen. Ook op andere grote luchthavens die LFV beheert, zijn er goede commerciële mogelijkheden voor Schiphol Group.

- Ondanks stagnatie vastgoedmarkt stijging verhuuropbrengsten
- Opnieuw verkoop objecten aan ACRE Fund
- Uitbreiding WTC opgeleverd



Schiphol Real Estate (SRE) ontwikkelt, belegt in en exploiteert gebouwen en gronden op en nabij luchthavens in binnen- en buitenland. Hierbij gaat het om kwalitatief hoogwaardig vastgoed, als onderdeel van een zorgvuldig ontwikkeld stedenbouwkundig concept, met veel aandacht voor de wensen van de gebruikers en de kwaliteit van de openbare omgeving. Het beleid is gericht op geografische diversificatie, een mix van kantoren en overig commercieel vastgoed en een combinatie van ontwikkeling en regelmatige verkoop van niet-strategisch vastgoed. Belangrijke indicatoren voor de prestaties (*key performance indicators*, KPI's) van de *Business area Real Estate* zijn de bezettingsgraad van het vastgoed, het percentage contracten dat binnen een jaar vervalt en de huurderstevredenheid.

De resultaten van SRE hebben zich bevredigend ontwikkeld met name tegen de achtergrond van de stagnatie op de Nederlandse kantorenmarkt. De verhuuropbrengsten gaven een matige stijging te zien, mede dankzij de oplevering van enkele nieuwe projecten en de indexering van de huurtarieven. De bezettingsgraad daalde van 96,7% tot 89,9%; dit hing vooral samen met de oplevering van nieuwe projecten, die nog niet geheel verhuurd zijn, waaronder de uitbreiding van het WTC en het Tristar-complex.

De ongerealiseerde waardeveranderingen bedroegen in 2003 per saldo € 83 miljoen positief tegen € 15 miljoen positief in 2002. Deze post bevat een aantal uiteenlopende en bijzondere componenten, zoals de opwaardering in verband met de oplevering van nieuwe projecten

(€ 28,1 miljoen), afwaardering van commercieel vastgoed in verband met de marktsituatie (-/- € 45,1 miljoen), waardestijging van een voorheen vervuild terrein (€ 33,8 miljoen), nieuwe uitgifte van erfpachtcontracten (€ 13,7 miljoen), toekenning van eindwaarde aan erfpacht (€ 32,5 miljoen) en een positieve herwaardering van gekapitaliseerde kosten voor infrastructuur (€ 19,8 miljoen). Mede dankzij de ongerealiseerde waardeveranderingen verdubbelde het exploitatie-resultaat bijna.

100% bezettingsgraad ACRE Fund

SRE heeft eind 2003 twee kantoorgebouwen en twee gebouwen met een logistieke functie met een gezamenlijke marktwaarde van € 57 miljoen uit haar portefeuille verkocht aan het in 2002 gestarte Airport City Real Estate fonds (ACRE Fund). De portefeuille van het ACRE Fund bestond daarmee ultimo 2003 uit elf gebouwen. SRE participeert voor 50% in het fonds. De vrijgekomen middelen kunnen door SRE te zijner tijd worden gebruikt voor nieuwe investeringen.

De bestaande portefeuille van zeven gebouwen is in 2003 nauwelijks in waarde gedaald en dus bestand gebleken tegen de gevolgen van de verslechterde omstandigheden op de kantorenmarkt.

Het fonds omvatte ultimo 2003 37.726 m² kantoorruimte en 66.263 m² bedrijfsruimte met een marktwaarde van circa € 150 miljoen. De bezettingsgraad was 100%. Het is de bedoeling dat het fonds zal groeien tot circa € 360 miljoen door inbreng van andere Nederlandse objecten uit

Financiële gegevens (* € 1 mln)	2003	2002*
RONA na belastingen incl. ongerealiseerde waardeveranderingen	10,3%	6,1%
RONA na belastingen excl. ongerealiseerde waardeveranderingen	4,2%	4,8%
Som der bedrijfsopbrengsten	173	129
EBITDA	140	77
Exploitatieresultaat	132	70
Gem. vaste activa	837	753
Investeringen immateriële en materiële vaste activa	43	65
* aangepast voor vergelijkingsdoeleinden		
Kpi's	2003	2002
Bezettingsgraad	89,9	96,7
Vervallende contracten binnen 1 jaar	5,6%	15,5%
Huurderstevredenheid	6,8*	6,8
* wordt eens per twee jaar gemeten, laatste onderzoek was in 2002		

de portefeuille van SRE. SRE en ING Real Estate werken samen bij het vormgeven van een internationaal vastgoedfonds voor luchthaven-gerelateerd vastgoed op buitenlandse luchthavens.

Portefeuille SRE

SRE beschikte per ultimo 2003 over een gebouwenportefeuille met een totale capaciteit aan verhuurbaar oppervlak (inclusief 50% van de verhuurbare oppervlakte ACRE Fund) van 291.086 m², bestaande uit 165.764 m² kantoorruimte en 125.322 m² bedrijfsruimte. De marktwaarde van de vastgoedportefeuille, bestaande uit gronden en gebouwen, kwam eind 2003 uit op € 649 miljoen tegen € 477 miljoen eind 2002. Het verschil werd onder andere veroorzaakt door ongerealiseerde waardeveranderingen (€ 82,8 miljoen), de oplevering van WTC 2 en Tristar (€ 128,5 miljoen) en de verkoop van gebouwen aan het ACRE Fund (-/- € 26,4 miljoen).

Het behaalde resultaat van SRE op de gebouwen wordt vergeleken met de Nederlandse ROZ/IPD indices voor kantoren en bedrijfsruimten. Dit leverde voor de periode 2000 – 2002* de volgende resultaten op:

Kantoren	SRE ROZ/IPD	
	Gemiddeld direct rendement	
2000-2002	8,1%	7,4%
Gemiddelde waardegroei		
2000-2002	11,2%	3,7%
Gemiddeld totaal rendement		
2000-2002	19,3%	11,1%

Bedrijfsruimten	SRE ROZ/IPD	
	Gemiddeld direct rendement	
2000-2002	9,3%	8,6%
Gemiddelde waardegroei		
2000-2002	3,5%	2,3%
Gemiddeld totaal rendement		
2000-2002	12,8%	10,9%

* De ROZ/IPD indices over 2003 zijn nog niet bekend

Nieuwe investeringen

Medio 2003 werd de uitbreiding van het WTC Schiphol Airport opgeleverd, bestaande uit 28.000 m² kantoorruimte. Inmiddels hebben zich enkele prestigieuze huurders gemeld, waaronder Numico, die voor de vestiging van haar hoofdkantoor met ingang van het voorjaar van 2004 7.445 m² heeft gehuurd. De keuze is op deze locatie gevallen vanwege de goede bereikbaarheid, de nabijheid van de luchthaven en de uitgebreide faciliteiten, zowel in het gebouw zelf als in de directe omgeving. Andere huurders in het nieuwe deel van het WTC zijn het ABP en STMicron Electronics, waarmee vanaf 1 april 2004 69% van het WTC is verhuurd.

Verder werd op Schiphol-Oost het kantorencomplex Tristar opgeleverd, bestaande uit drie torens met een totale oppervlakte van 10.000 m². Dit complex is nog niet verhuurd.

Schiphol Noordwest, ten noordwesten van de A4, is in het verslagjaar verder ontsloten door middel van een viaduct over de A4. De Koninklijke Marechaussee gaat in dit gebied haar nieuwe huisvesting realiseren. SRE heeft de grond daarvoor in erfpacht uitgegeven aan het Ministerie van Defensie. SRE heeft in dit gebied en op Schiphol-Zuidoost in het verslagjaar enkele kavels verworven. Op het voormalige Fokker-terrein werden een rechtbank en een cellenblok door het Ministerie van Justitie in gebruik genomen.

Activiteiten op andere locaties

De ontwikkeling van het bedrijventerrein Flight Forum bij Eindhoven Airport vordert gestaag. Het terrein zal uiteindelijk 90.000 m² kantoorruimte en 175.000 m² bedrijfsruimte omvatten. De laagbouw van het kantoorverzamelgebouw Flight Square op dit bedrijventerrein, die geheel verhuurd is aan Deloitte & Touche, is thans volledig eigendom van SRE na de overname van het 50%-belang van Heijmans IBC. Voor de hoogbouw van Flight Square, waarvan SRE en Heijmans IBC gezamenlijk eigenaar zijn, is met een potentiële huurder een intentieovereenkomst getekend.

In 2003 is begonnen met het opstellen van de stedenbouwkundige plannen voor de herontwikkeling van de terreinen rond de terminal van Rotterdam Airport.

Het betreft de gebieden Landzijde I (circa 33,3 ha) en Landzijde II (circa 16,2 ha). In de herontwikkeling van deze gebieden kan in totaal circa 100.000 m² kantoorruimte en circa 100.000 m² bedrijfsruimte worden gerealiseerd.

Ten behoeve van de ontwikkeling van dit gebied is Rotterdam Airport Vastgoed opgericht, een volledige dochter van Rotterdam Airport Holding. SRE treedt op als directie van Rotterdam Airport Vastgoed.

Tradeport Hong Kong, een joint venture van Schiphol Group (18,75%), Fraport AG (18,75%), Hong Kong Land (37,5%) en CNAC (25%), heeft in maart 2003 de bouw van een logistiek centrum met een oppervlakte van 30.000 m² op Hong Kong International Airport afgerond; in de toekomst is uitbreiding tot 40.000 m² mogelijk. Als gevolg van het uitbreken van SARS en de oorlog in Irak zijn de eerste contracten met gebruikers voor de levering van logistieke diensten (FedEx, DHL, ABX Logistics, Disneyland) pas in de tweede helft van 2003 afgesloten, waardoor de realisatie in 2003 achterbleef bij eerdere verwachtingen. Inmiddels is 30% van Tradeport Hong Kong in gebruik. FedEx in Hong Kong heeft besloten het Tradeport-concept ook in Singapore toe te passen; Tradeport heeft inmiddels het management van een logistiek centrum van FedEx (6.500 m²) aldaar overgenomen. Hier is geen investering voor Tradeport mee gemoeid.

In oktober heeft Malpensa Real Estate B.V., een joint venture van Schiphol Real Estate (60%) en Grontmij Real Estate, een belang van 70% verkregen in het bedrijf Avioport, dat land bezit, grenzend aan het terrein van de Milanese luchthaven Malpensa. De joint venture bereidt thans de ontwikkeling voor van de eerste fase van 10.000 m² loodsen en 3.500 m² kantoorruimte.

- Aandacht in 2003 gericht op consolidatie
- Positieve resultaten Rotterdam en Eindhoven
- Dividend uit Brisbane

De *Business area* Alliances & Participations heeft als doelstellingen enerzijds versterking van de positie van de binnenlandse regionale luchthavens die deel uitmaken van Schiphol Group en anderzijds risicospreiding door export van de AirportCity-formule, al dan niet door middel van participaties in buitenlandse luchthavens. Samenwerkingsverbanden die eenduidig onder één *Business area* ressorteren, zijn gegroepeerd onder de *Business areas* Consumers en Real Estate.

Het gehanteerde internationale beleid heeft het afgelopen jaar in het verlengde van de bedrijfsdoelstellingen van Schiphol Group gelegen; internationale activiteiten dienen dienstbaar te zijn aan ten minste één van de drie doelstellingen van de Schiphol Group: versterking van de mainport-positie van Amsterdam Airport Schiphol, vergroting van de non-aviation omzet en risicospreiding.

De aandacht was in 2003 vooral gericht op het consolideren en het verbeteren van de performance van bestaande deelnemingen, alsmede het opstarten van een beperkt aantal nieuwe initiatieven. Als gevolg hiervan kon het aantal mensen dat werkzaam is bij met name Schiphol International BV aanzienlijk worden teruggebracht.

Samenwerkingsverbanden

Dartagnan

Nadat de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) aan het door Schiphol Group en Joh.Enschedé B.V. opgezette bedrijf Dartagnan TM

biometric solutions een vergunningsvrijstelling had gegeven ten aanzien van het concentratietoezicht, is de B.V. op 21 maart 2003 opgericht. Dartagnan biedt technologische oplossingen aan op het gebied van biometrische identificatie aan luchthavens en andere bedrijven.

Met Soekarno-Hatta International Airport in Jakarta werd door Dartagnan een contract gesloten voor de installatie van een systeem voor automatische grenspassage. De proef met irisherkenning voor luchthavenmedewerkers in Terminal 4 op JFK Airport, die in 2002 van start is gegaan, wordt in 2004 voortgezet en uitgebreid. In het afgelopen jaar werden opdrachten ontvangen van onder andere Athens International Airport, Nederlandse Gasunie in Assen en een grote Nederlandse bank.

PT Angkasa Pura Schiphol, Jakarta

De sinds 1996 bestaande joint venture met PT Angkasa Pura II, de luchthavenexploitant van onder andere de Indonesische luchthavens Jakarta en Medan, is in het verslagjaar omgevormd tot een platform voor strategische samenwerking tussen Schiphol Group en PT Angkasa Pura II, waarbij het accent ligt op de export van de AirportCity-formule. Projectgewijs wordt hieraan inhoud gegeven. Eén van de meest aansprekende resultaten in 2003 was het hierboven genoemde contract voor automatische grenspassage in Jakarta.

Samenwerking met Fraport

In samenwerking met Fraport is in 2003 het logistieke centrum Tradeport Hong Kong opgeleverd.

Financiële gegevens (* € 1 mln)	2003	2002*
RONA na belastingen incl. ongerealiseerde waardeveranderingen	0,1%	-/- 3,6%
RONA na belastingen excl. ongerealiseerde waardeveranderingen	-/- 2,5%	-/- 3,6%
Som der bedrijfsopbrengsten	47	35
EBITDA	6	-/- 3
Exploitatieresultaat	-/- 1	-/- 8
Gem. vaste activa	129	133
Investeringen immateriële en materiële vaste activa	9	10
* aangepast voor vergelijkingsdoeleinden		

Binnenlandse luchthavens

Rotterdam Airport

Rotterdam Airport Holding is een 100%-deelneming van Schiphol Group. De Rotterdamse luchthaven heeft zich in 2003 positief ontwikkeld. Hoewel het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer daalde met 19,6%, steeg het aantal passagiers met 0,8% tot bijna 617.000. Er werd opnieuw een positief resultaat behaald, dat tot stand kwam onder moeilijke economische omstandigheden en onder verregaande operationele beperkingen die de luchthaven voor de nacht werden opgelegd als gevolg van een nieuwe Aanwijzing. De overname van de uitvoering van de veiligheids- en beveiligingstaken van de overheid verliep flexibel en doelmatig en leidde tot een uitbreiding van het personeelsbestand.

Er werd een strategisch en commercieel beleidsplan voor de jaren tot 2010 ontwikkeld, waarin uiteengezet wordt hoe Rotterdam Airport zich kan ontwikkelen tot een vooraanstaande regionale luchthaven voor zakelijk en toeristisch verkeer door gebruik te maken van de beschikbare geluidsruimte en vastgoedlocaties.

Eindhoven Airport

Eindhoven Airport, waarin Schiphol Group een belang van 51,5% heeft, had opnieuw een goed jaar. Het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer nam weliswaar af met 8,3%, maar het aantal passagiers steeg met 17,7% tot bijna 428.000. De stijging was vooral te danken aan de toevoeging van de tweede dagelijkse vlucht van Ryanair naar Londen Stansted en de toenemende

populariteit van Turkije, de belangrijkste vakantiebestemming van Eindhoven Airport. Het resultaat verbeterde sterk.

In januari werd overeenstemming bereikt over een aanpassing van de regionale overeenkomst, die in november werd bekrachtigd in een nieuwe beschikking, waardoor de groei van de luchthaven tot het jaar 2013 is gewaarborgd; tegelijkertijd wordt de milieukwaliteit van de directe omgeving verbeterd. Een belangrijke verandering is dat de milieubelasting wordt gemeten op basis van geluid en niet meer op basis van het aantal vluchten. In 2004 zullen nieuwe lijndiensten worden geopend op Barcelona-Gerona en Istanbul. Eindhoven Airport verkreeg als eerste regionale luchthaven het ISO 14001 certificaat voor het gevoerde milieubeleid. Om het groeiende passagiersaanbod op te kunnen vangen, is begonnen met de bouw van een nieuwe tijdelijke aankomsthal.

Lelystad Airport

In verband met een uitspraak van de Raad van State, waardoor de lopende MER-procedure voor aanpassing van de geluidszone opnieuw moet worden uitgevoerd, zijn de plannen voor Lelystad Airport aangepast. Er wordt voorlopig afgezien van de implementatie van luchtverkeersleiding, terwijl de investeringen in baanverlenging en uitbreiding van het luchthavengebouw worden uitgesteld.

Het aantal vliegtuigbewegingen in de kleine luchtvaart daalde met 13,3% tot 119.754. De daling werd mede veroorzaakt door het feit dat enkele malen vergaande beperkingen aan het

verkeer moesten worden opgelegd. In verband daarmee is de overheid verzocht de voorgenomen verruiming van de huidige geluidscontour zo snel mogelijk te realiseren. Evenals in 2002 was het resultaat van Lelystad Airport negatief.

In 2003 werd het centrale areaal in gebruik genomen, evenals een nieuw complex van 22 hangars. Ook opende het luchtvaartthemapark Aviodrome zijn poorten.

Buitenlandse luchthavens

Marktaandeel Terminal 4 JFK neemt toe

Voor de joint venture JFK IAT, waarin Schiphol USA een belang heeft van 40%, was ook 2003 een moeilijk jaar. Als gevolg van de externe omstandigheden heeft het herstel van het luchtverkeer na de aanslagen van september 2001 vertraging opgelopen. Niettemin steeg op de door de joint venture geëxploiteerde Terminal 4 op JFK Airport in New York het aantal passagiers met 5,7% tot ruim 4,6 miljoen, terwijl het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer met 4,3% toenam. De stijging deed zich geheel voor in het internationale segment, terwijl het aantal binnenlandse passagiers sterk daalde als gevolg van het faillissement van National Airlines in 2002. Er werd een aanzienlijk aantal nieuwe internationale luchtvaartmaatschappijen aangetrokken, waardoor het marktaandeel van Terminal 4 op JFK Airport toenam.

Als gevolg van een overeenkomst van de luchthavenautoriteiten met de stad New York zal de exploitatietermijn van Terminal 4 door JFK IAT naar verwachting met tien jaar worden verlengd tot 2025. Ook werd voor 2003 een versoepeling van de financiële voorwaarden overeengekomen. Er worden nog besprekingen gevoerd om de financiële structuur van de exploitatieovereenkomst aan te passen, waardoor de gevoeligheid voor de volatiliteit van de luchtvaart zal verminderen.

Medio december werd de *Air Train* in gebruik genomen, die de verschillende terminals op JFK Airport met elkaar en met het metronet van New York verbindt. Terminal 4 is de enige terminal met een eigen, inpandig treinstation.

Stijging aantal passagiers in Brisbane

Schiphol Group heeft via Schiphol Australia een belang in Brisbane Airport Corporation (BAC), de onderneming die de luchthaven van Brisbane (Australië) exploiteert. De luchthaven maakte een goed jaar door, waarbij het aantal passagiers met 7,5% steeg, hoewel het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer met 1,0% afnam. De stijging deed zich hoofdzakelijk voor in het binnenlandse verkeer en hing samen met de komst van de luchtvaartmaatschappij Virgin Blue. Het resultaat verbeterde verder dankzij de stijging van het aantal passagiers en substantieel hogere havengelden. Verder vond een herstructurering van de schuldpositie plaats, waardoor de financiële flexibiliteit en structuur verbeterden. De inkomsten uit deze participatie zijn aanzienlijk toegenomen.

In 2003 werden als nieuwe luchtvaartmaatschappijen China Airlines en Emirates verwelkomd. Voor de *low cost carrier* Virgin Blue werd een begin gemaakt met de bouw van een trainingscentrum, terwijl Australian Aerospace een uitbreiding van haar faciliteiten in gebruik nam, waar helikopters en lichte vliegtuigen zullen worden geassembleerd. De ontwikkeling van de luchthaven tot een AirportCity werd voortgezet.



Op basis van het herstel in de laatste maanden van 2003 wordt voor Amsterdam Airport Schiphol voor 2004 gerekend op een groei van het aantal passagiers tot bijna 42 miljoen. Daarbij zal het aantal vliegtuigbewegingen toenemen, evenals de hoeveelheid vracht. Deze verwachtingen worden gedaan onder de aanname dat de wereldeconomie zich geleidelijk verbetert en de luchtvaart niet opnieuw onderhevig zal zijn aan crises zoals die zich in de afgelopen jaren hebben voorgedaan.

De kosten zullen aanzienlijk stijgen als gevolg van onder andere hogere pensioenlasten en hogere afschrijvingen en onderhoudskosten in verband met het gereedkomen van grote investeringsprojecten. Er is een kostenbeheersingsprogramma uitgewerkt met als doel het kostenniveau concurrerend te houden.

De investeringen zullen in 2004 naar schatting € 430 miljoen bedragen. De financieringslasten zullen hierdoor verder toenemen. De aanwezige liquiditeit, de verwachte operationele kasstroom en de aanwezige financiële faciliteiten bieden voldoende ruimte voor de financiering.

Naar verwachting zal het resultaat na belasting exclusief ongerealiseerde waardeveranderingen in 2004 licht lager uitvallen.

Amsterdam, 18 februari 2004

De directie

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

(in € 1.000)

Activa

	31 december 2003	31 december 2002*
Vaste activa		
Immateriële vaste activa	4.041	2.697
Materiële vaste activa		
Materiële vaste activa		
ten behoeve van operationele activiteiten	1.895.189	1.528.655
Activa in aanbouw of ontwikkeling	416.084	649.372
Vastgoedbeleggingen	649.114	477.381
	<u>2.960.387</u>	<u>2.655.408</u>
Financiële vaste activa	82.072	70.976
	<u>3.046.500</u>	<u>2.729.081</u>
Vlottende activa		
Vorraden	30.229	29.376
Vorderingen	121.392	141.423
Liquide middelen	270.558	38.015
	<u>422.179</u>	<u>208.814</u>
	3.468.679	2.937.895

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

Passiva

	31 december 2003	31 december 2002*
Eigen vermogen	2.023.683	1.870.698
Aandeel van derden	20.042	7.554
Vorzieningen		
Vervroegde uitdiensttreding	26.604	30.437
Voorziening latente belasting	33.575	5.147
Overige voorzieningen	3.849	5.830
	<u>64.028</u>	<u>41.414</u>
Langlopende schulden	1.024.196	515.805
Kortlopende schulden	336.730	502.424
	<u>3.468.679</u>	<u>2.937.895</u>

(in € 1.000)

	2003	2002*
Netto-omzet	859.707	774.187
Ongerealiseerde waardeveranderingen	82.775	14.918
Geactiveerde productie voor het eigen bedrijf	13.319	15.863
	<hr/>	<hr/>
Som der bedrijfsopbrengsten	955.801	804.968
Kosten uitbesteed werk en ander externe kosten	298.252	254.906
Salarissen en sociale lasten	139.076	127.586
Afschrijvingen en waardeveranderingen	130.592	105.622
Kostprijs verkoop vastgoedbeleggingen	26.878	46.757
Overige bedrijfskosten	23.417	23.051
	<hr/>	<hr/>
Som der bedrijfslasten	618.215	557.922
Exploitatieresultaat	337.586	247.046
Financiële baten en lasten	-/- 42.744	-/- 39.254
	<hr/>	<hr/>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen	294.842	207.792
Belastingen	-/- 103.012	-/- 71.528
Aandeel in het resultaat van deelnemingen	630	758
	<hr/>	<hr/>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	192.460	137.022
Aandeel van derden	-/- 1.151	-/- 136
	<hr/>	<hr/>
Resultaat na belastingen	191.309	136.886

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

** Exclusief dividenden, bankschulden en leningen.

(in € 1.000)

	2003	2002*
Exploitatieresultaat	337.586	247.046
Aanpassingen voor:		
■ Afschrijvingen en waardeveranderingen	130.592	105.622
■ Kostprijs verkoop vastgoedbeleggingen	26.878	46.757
■ Afschrijving langlopende vorderingen	500	–
■ Ongerealiseerde waardeveranderingen	-/- 82.775	-/- 14.918
■ Vrijval badwill	-/- 343	-/- 1.367
■ Vrijval uit vooruitontv./vooruitbet. erfpachten	-/- 1.188	-/- 309
■ Opbrengst verkoop activa	-/- 38.123	-/- 46.845
■ Mutatie voorzieningen	-/- 5.814	-/- 1.968
	29.727	86.972
Exploitatieresultaat na aanpassingen	367.313	334.018
Veranderingen in werkkapitaal**	9.241	34.081
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	376.554	368.099
Betaalde winstbelasting (voorheffing)	-/- 51.554	-/- 50.723
Betaalde interest	-/- 37.144	-/- 29.596
Ontvangen interest	9.132	4.496
Ontvangen dividend	699	602
Kasstroom uit operationele activiteiten	297.687	292.878
Kasstroom uit investeringsactiviteiten:		
■ Investerings in immateriële vaste activa	-/- 3.197	-/- 1.505
■ Investerings in materiële vaste activa	-/- 353.179	-/- 343.236
■ Ontvangen uit desinvesteringen	38.123	46.845
■ Acquisities geconsolideerde deelnemingen	-/- 8.007	–
■ Acquisities niet-geconsolideerde deelnemingen	-/- 2.446	-/- 4
■ Toename vorderingen niet-geconsolideerde deeln.	–	-/- 985
■ Afname vorderingen niet-geconsolideerde deeln.	516	9
■ Toename overige langlopende vorderingen	-/- 1.500	-/- 2.604
■ Ontvangen uit afkoop erfpachtcontracten	19.936	2.254
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	-/- 309.754	-/- 299.226
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		
■ Ontvangen uit opgenomen leningen	545.777	305.629
■ Betaalde aflossingen op leningen	-/- 259.338	-/- 292.176
■ Ontvangen investeringssubsidies	325	541
■ Betaalde dividend	-/- 42.113	-/- 45.113
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	244.651	-/- 31.119
Nettokasstroom	232.584	-/- 37.467
Koers- en omrekeningsverschillen op geldmiddelen	-/- 41	0
Toe-/afname geldmiddelen	232.543	-/- 37.467

Algemeen

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met in Nederland algemeen aanvaarde grondslagen voor financiële verslaggeving, zoals onder meer opgenomen in Titel 9 Boek 2 BW. Met uitzondering van hetgeen hierna is vermeld onder het hoofd Stelselwijzigingen, zijn de in de jaarrekening 2003 gehanteerde grondslagen voor waardering en presentatie van de activa, passiva, resultaten en kasstromen gelijk aan die gehanteerd in de jaarrekening 2002.

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 72 vermelde groepsmaatschappijen volgens de integrale consolidatiemethode opgenomen. Onder groepsmaatschappijen worden verstaan de maatschappijen die tot de economische eenheid van de N.V. Luchthaven Schiphol behoren en waarin door haar beslissende zeggenschap over het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend.

De financiële gegevens van deelnemingen die als joint venture kwalificeren, zijn in de geconsolideerde jaarrekening opgenomen naar evenredigheid van het daarin gehouden belang. Van een joint venture is sprake in geval van activiteiten, al of niet uitgevoerd in de vorm van een rechtspersoon of vennootschap, waarop als gevolg van een overeenkomst tot samenwerking tussen een beperkt aantal deelnemers de zeggenschap gezamenlijk wordt uitgeoefend. Een overzicht van deze rechtspersonen is opgenomen op bladzijde 72.

De resultaten van de in de loop van het jaar verworven groepsmaatschappijen worden geconsolideerd vanaf het moment waarop de vennootschap beslissende zeggenschap heeft verkregen op het beleid van de groepsmaatschappij. De financiële gegevens van de in de loop van het jaar afgestoten groepsmaatschappijen blijven in de consolidatie opgenomen tot aan het moment van vervreemding. Het aandeel van de

overige aandeelhouders in het geconsolideerde eigen vermogen en het geconsolideerde resultaat is vermeld onder aandeel van derden.

Vennootschappelijke winst- en verliesrekening

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

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

Stelselwijzigingen

De grondslagen voor de waardering en resultaatbepaling zijn ten opzichte van de jaarrekening 2002 niet gewijzigd, met uitzondering van de verwerking, de waardering en resultaatbepaling inzake vastgoedbeleggingen, alsmede de verwerking van het uit de resultaatbestemming uit te keren dividend. Deze stelselwijzigingen zijn doorgevoerd op basis van de nieuwe Richtlijn voor de Jaarverslaggeving (Richtlijn) 213 'Vastgoedbeleggingen' respectievelijk de gewijzigde Richtlijn 420 'Winstbestemming, verwerking verlies'. Beide Richtlijnen zijn van kracht voor verslagjaren die aanvangen op of na 1 januari 2003. De implementatie van deze Richtlijnen heeft tot de volgende aanpassingen geleid:

Vastgoedbeleggingen

- Voor wat betreft de onderhavige jaarrekening wordt een vastgoedbelegging, conform in Richtlijn 213, gedefinieerd als een onroerende zaak (of een deel daarvan) die wordt aangehouden om huuropbrengsten en/of waardevermeerdering te realiseren. De volgende onroerende zaken worden niet gerekend tot vastgoedbeleggingen:
 - Vastgoed voor eigen gebruik. Vastgoed voor eigen gebruik is een onroerende zaak die wordt aangehouden voor gebruik in het kader van de gewone bedrijfsuitoefening;
 - Vastgoed in aanbouw of ontwikkeling.
 - De eerste waardering van de vastgoedbeleggingen geschiedt tegen verkrijgingsprijs, inclusief transactiekosten. Na de eerste verwerking geschiedt de waardering tegen

reële waarde. Onder reële waarde wordt verstaan het bedrag waarvoor een actief kan worden verhandeld tussen terzake goed geïnformeerde, tot een transactie bereid zijnde partijen die onafhankelijk zijn.

- Winsten of verliezen ontstaan door een wijziging in de reële waarde worden verantwoord in de winst-en verliesrekening van het jaar waarin de wijziging zich voordoet. Daarnaast wordt voor het bedrag van de wijziging uit de winstbestemming een herwaarderingsreserve gevormd. Voorheen werden ongerealiseerde waardeveranderingen direct verwerkt in de herwaarderingsreserve, en werden uitsluitend gerealiseerde waardeveranderingen in de winst- en verliesrekening verantwoord.
- Onroerend goed voor eigen gebruik wordt met ingang van 1 januari 2003 gewaardeerd op kostprijs minus daarop gebaseerde afschrijvingen. Voorheen werden deze activa op reële waarde gewaardeerd, waarbij de waardeveranderingen direct in de herwaarderingsreserve werd verantwoord, terwijl niet werd afgeschreven.
- Met ingang van 2003 wordt binnen de post materiële vaste activa onderscheid gemaakt tussen materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten, materiële vaste activa in aanbouw of ontwikkeling en vastgoedbeleggingen.
- In verband met de implementatie van Richtlijn 213 zijn per 1 januari 2003 in de balans diverse reclassificaties doorgevoerd. Vastgoedbeleggingen waarvoor het voornemen bestaat om deze te verkopen worden gerubriceerd als voorraad.

Bouwlocaties

Bouwlocaties bestemd voor de toekomstige ontwikkeling van vastgoedbeleggingen worden geassocieerd als materiële vaste activa in aanbouw of ontwikkeling. Bouwlocaties bestemd voor de verkoop worden geassocieerd als voorraad grond. Bij oplevering van de vastgoedbelegging vindt reclassificatie plaats naar de vastgoedbeleggingen.

Bestemming van het resultaat

Met ingang van 1 januari 2003 wordt, op basis van de gewijzigde Richtlijn 420, de voorgestelde

dividenduitkering op balansdatum niet meer verantwoord als verplichting onder de kortlopende schulden wanneer de bestemming van het resultaat wordt vastgesteld door de aandeelhouders na balansdatum. Er bestaat een keuze om of het voorgestelde dividend te verwerken in de balans als separate component van het eigen vermogen of om het voorgestelde dividend in de toelichting te melden. De directie van Schiphol Group heeft gekozen, op grond van transparantie, het voorgestelde bedrag aan dividenduitkering in de jaarrekening als een separate component van het eigen vermogen te verwerken.

Omwille van de vergelijkbaarheid zijn de cijfers over het boekjaar 2002 in de balans, de resultatenrekening en het kasstroomoverzicht aangepast voor de stelselwijzigingen. Het effect van deze wijzigingen op het resultaat na belastingen over 2002 bedraagt per saldo € 3,8 miljoen negatief, terwijl het effect op het eigen vermogen per 31 december 2002 € 80,6 miljoen negatief bedraagt.

Effect stelselwijzigingen op het resultaat over 2002

In miljoenen euro's

Resultaat na belastingen voor stelselwijzigingen	140,7
---	--------------

Aanpassingen als gevolg van stelselwijzigingen:

■ Ongerealiseerde waardeveranderingen in de Jaarrekening 2002	17,1
■ Ongerealiseerde waardeveranderingen reclassificaties	-/- 2,2
■ Afschrijvingen als gevolg van reclassificaties	-/- 2,1
■ Verkoop aan Airport Real Estate Basisfonds CV (Acre Fund)	-/- 18,6
■ Vennootschapsbelasting	2,0
Totaal aanpassingen	-/- 3,8

Resultaat na belastingen na stelselwijzigingen	136,9
---	--------------

Effect stelselwijzigingen op het eigen vermogen in de overige reserves

In miljoenen euro's

Stand 1 januari 2003 (voor stelselwijzigingen)	1.509,8
Stelselwijziging vastgoedbeleggingen	-/- 7,4
Stand 1 januari 2003 (na stelselwijzigingen)	1.502,4

Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld op basis van de zogenaamde indirecte methode. De indeling en andere aspecten van de presentatie (zoals het groeperen, samenvoegen en rangschikken van posten) van het kasstroomoverzicht zijn per 1 januari 2003 gewijzigd. In verband hiermee zijn de bedragen van 2002 geherrubriceerd.

Vreemde valuta

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

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

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

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

Immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa hebben betrekking op de kosten van goodwill welke is verkregen van derden en kosten die verband houden met de oprichting en met de uitgifte van aandelen. Voor wat betreft de laatste categorie wordt conform het bepaalde in artikel 2:365 lid 2 BW voor de nog niet afgeschreven kosten een wettelijke reserve aangehouden.

Goodwill is opgenomen als het verschil tussen verkrijgingsprijs en netto vermogenswaarde, welke is berekend op basis van de grondslagen van Schiphol Group. Goodwill wordt lineair afgeschreven overeenkomstig de geschatte economische levensduur. Bij de waardering wordt voorts rekening gehouden met duurzame waardeverminderingen. De kosten die verband houden met de oprichting en uitgifte van aandelen worden afgeschreven in 2 jaar.

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten

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

Materiële vaste activa in aanbouw of ontwikkeling

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

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

Materiële vaste activa in aanbouw of ontwikkeling worden gewaardeerd tegen historische kostprijs inclusief:

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

Vastgoedbeleggingen

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

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

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

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

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

Gelet op het langlopende karakter van de contracten is uit voorzichtigheidsoverwegingen uitsluitend een waarde toegekend aan de eindwaarden indien het erfpachtcontract binnen 20 jaar expireert. De erfpachtcontracten waar na afloop van de looptijd een operationeel doel aan kan worden toegekend zijn niet opgenomen onder vastgoedbeleggingen maar zijn verantwoord onder de materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten (terreinen).

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

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

De materiële vaste activa waarvan de vennootschap of haar dochtermaatschappijen krachtens

een lease overeenkomst het economisch eigendom hebben, worden geactiveerd. Deze activa zijn verantwoord onder materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten en vastgoedbeleggingen.

Financiële vaste activa

De financiële vaste activa bestaan uit deelnemingen, overige financiële vaste activa en overige vorderingen. De deelnemingen worden gewaardeerd tegen 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

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

De overige voorraden worden gewaardeerd op basis van gemiddelde inkooprijzen.

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

Vorderingen

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

Liquide middelen

De liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Herwaarderingsreserve

De herwaarderingsreserve wordt aangehouden voor onerealiseerde mutaties van de reële waarde van de vastgoedbeleggingen (onroerend goed en terreinen). Dotaties aan deze reserve geschieden, in overeenstemming met Richtlijn 213, uit de

winstbestemming, rekening houdend met vennootschapsbelasting. Bij verkoop van vastgoedbeleggingen valt de ongerealiseerde herwaardering van de betreffende objecten vrij ten gunste van de overige reserves. Tevens worden in de herwaarderingsreserve de waardeveranderingen verantwoord van de rechtstreeks in het eigen vermogen van de deelnemingen verwerkte herwaardering.

Voorzieningen

De voorzieningen voor vervroegde uitdiensttreding worden in het algemeen gewaardeerd tegen de actuariële berekende waarde, waarbij de gehanteerde rekenrente 4% bedraagt (2002: 4%).

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

De overige voorzieningen zijn opgenomen voor het nominale bedrag.

Langlopende schulden

De langlopende schulden worden opgenomen voor het nominale bedrag.

De hieronder tevens begrepen egalisatierekening investeringsfaciliteiten bevat de investerings-subsidies, 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.

Ongerealiseerde waardeveranderingen

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

Afschrijvingsmethodiek en -termijnen

De immateriële en materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten worden volgens de lineaire methode afgeschreven in principe op basis van onderstaande afschrijvings-termijnen, die onder andere afhankelijk zijn van de aard van het object.

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

Afschrijvingstermijnen

Immateriële vaste activa

Goodwill	5 jaar
Oprichtingskosten	2 jaar

Materiële vaste activa

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

Egalisatierekening Investeringsfaciliteiten

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

Belastingen

De belastingen over het resultaat worden berekend door toepassing van het geldende belastingpercentage over het resultaat van het boekjaar, waarbij rekening wordt gehouden met permanente verschillen tussen de commerciële en fiscale winstberekening. De waardering van belastinglatenties vindt plaats tegen nominale waarde. Latente belastingvorderingen worden

uitsluitend in de balans opgenomen indien de zekerheid bestaat over inbaarheid in de toekomst. Voorts wordt verwezen naar hetgeen hierover hierna is vermeld in de paragraaf vennootschapsbelasting.

Vennootschapsbelasting

Met ingang van 1 januari 2002 is Schiphol Group onderworpen aan vennootschapsbelasting. In de winst en verliesrekening is de belastinglast berekend over de commerciële winst, rekening houdend met permanente verschillen tussen de commerciële en de fiscale winstberekening. In 2003 is de fiscale openingsbalans door Schiphol Group opgesteld en is de aangifte over 2002 ingediend. Nadat overeenstemming is bereikt met de belastingdienst inzake de fiscale openingsbalans zal over het eventuele verschil tussen het fiscale vermogen en het commerciële vermogen, voor zover het een tijdelijk karakter heeft, een belastinglatentie worden gevormd. De vorming van deze latentie zal tot een eenmalige post in de winst- en verliesrekening leiden. Deze kan materieel zijn en zal waarschijnlijk positief zijn. Gelet op het onzekere karakter is deze latentie in de balans per 31 december 2003 niet gewaardeerd. Met ingang van 2002 wordt echter wel een latentie gevormd voor de vennootschapsbelasting die is toe te rekenen aan de ongerealiseerde waardeveranderingen.

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 valuta-swaps. 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.

(in € 1.000)

Activa**Vaste activa****Immateriële vaste activa**

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

	Goodwill	Oprichtings-	Totaal
		kosten	
Boekwaarde aanvang boekjaar	2.412	285	2.697
Investerings	3.171	27	3.198
Acquisitie	–	31	31
Afschrijvingen	-/- 1.777	-/- 150	-/- 1.927
Overboeking van vastgoedbeleggingen	–	42	42
Boekwaarde ultimo boekjaar	3.806	235	4.041

De betaalde goodwill heeft betrekking op de volgende posten:

- Door Rotterdam Airport in 2002 overgenomen horecafaciliteiten in het vertrekgedeelte van het Stationsgebouw;
- In 2003 is een 50% belang verworven in Dartagnan B.V. Hiervoor is € 1 miljoen betaald. Dit bedrag aan betaalde goodwill is in 2003 in een keer ten laste van het resultaat gebracht op basis van een inschatting van de toekomstige resultaatontwikkeling;
- Uitbreiding in 2003 met 8,2% van de aandelen in Schiphol Airport Development Company N.V. voor € 2,2 miljoen.

De oprichtingskosten hebben betrekking op:

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

Materiële vaste activa

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

	Banen, rijbanen en platformen	Terreinen en wegen	Gebouwen	Installaties	Andere vaste bedrijfs- middelen	Totaal
Samenstelling ultimo boekjaar						
Aanschaffingswaarde	532.021	448.496	1.028.393	773.738	199.897	2.982.545
Afschrijvingen	-/- 175.314	-/- 81.982	-/- 345.712	-/- 366.814	-/- 117.534	-/-1.087.356
Boekwaarde ultimo boekjaar	356.707	366.514	682.681	406.924	82.363	1.895.189
Boekwaarde aanvang boekjaar voor stelselwijziging	234.720	245.696	591.101	340.904	74.132	1.486.553
Stelselwijziging	–	2.294	39.850	-/- 42	–	42.102
Boekwaarde aanvang boekjaar na stelselwijziging	234.720	247.990	630.951	340.862	74.132	1.528.655
Mutaties in het boekjaar	121.987	118.524	51.730	66.061	8.231	366.533
Samenstelling mutaties in boekjaar						
Opgeleverde activa	135.549	126.023	86.359	119.012	27.940	494.883
Acquisities	–	–	–	–	205	205
Verkopen	–	–	–	-/- 5.922	-/- 215	-/- 6.137
Desinvesteringen	-/- 337	-/- 405	-/- 598	-/- 555	-/- 1.022	-/- 2.917
Afwaarderingen	–	–	–	-/- 1.254	–	-/- 1.254
Hergroeperingen	–	1.140	23	-/- 27	-/- 3	1.133
Omrekeningsverschillen	–	–	–	–	-/- 30	-/- 30
Afschrijvingen	-/- 13.225	-/- 8.234	-/- 34.054	-/- 45.193	-/- 18.644	-/- 119.350
Totaal mutaties boekjaar	121.987	118.524	51.730	66.061	8.231	366.533

In de materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten is een bedrag van € 48,6 miljoen begrepen inzake de boekwaarde van activa waarvan de vennootschap geen juridisch eigenaar is (financial lease).

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

	Objecten in aanbouw tbv operationele activiteiten	Objecten in aanbouw tbv vastgoed- belegging	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar voor stelselwijziging	448.845	–	448.845
Stelselwijziging	61.981	138.546	200.527
Boekwaarde aanvang boekjaar na stelselwijziging	510.826	138.546	649.372
Investeringsuitgaven	282.641	70.538	353.179
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	-/- 494.883	-/- 119.640	-/- 614.523
Acquisities	–	30.454	30.454
Verkopen	–	-/- 512	-/- 512
Omrekeningsverschillen	–	-/- 660	-/- 660
Hergroeperingen	-/- 42	-/- 1.184	-/- 1.226
Boekwaarde ultimo boekjaar	298.542	117.542	416.084

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

	Vastgoed in exploitatie	Vastgoed in ontwikkeling	Terreinen	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar voor stelselwijziging	461.036	172.487	237.520	871.043
Stelselwijziging	-/- 114.167	-/- 172.487	-/- 107.008	-/- 393.662
Boekwaarde aanvang boekjaar na stelselwijziging	346.869	–	130.512	477.381
Opgeleverde vastgoedbeleggingen	116.541	–	3.099	119.640
Verkopen	-/- 26.365	–	–	-/- 26.365
Ongerealiseerde waardeveranderingen	-/- 44.730	–	127.505	82.775
Overboeking vooruitbetaalde erfpacht	–	–	-/- 4.368	-/- 4.368
Hergroeperingen	1.155	–	-/- 1.104	51
Boekwaarde ultimo boekjaar	393.470	–	255.644	649.114

In december 2003 is een viertal panden behorende tot de vastgoedbeleggingen ondergebracht in het Airport Real Estate Basisfonds C.V. NV Luchthaven Schiphol neemt, via de 100% dochter Schiphol Real Estate, voor 50% deel in het kapitaal van deze vennootschap. Dit belang wordt partieel (50%) geconsolideerd. De in het overzicht met betrekking tot deze transactie verantwoorde verkopen ter hoogte van € 26,4 miljoen, betreffen 50% van de totale boekwaarde van de verkopen. De verkoop-opbrengst bedroeg € 28,7 miljoen.

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

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

Het beleid van Schiphol Group is om alle terreinen uitsluitend in erfpacht respectievelijk grondhuur uit te geven. Het percentage van alle huurcontracten (in opbrengsten uit verhuringen gemeten) dat binnen een jaar afloopt bedraagt 5,6%.

Financiële vaste activa

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

	Deel- nemingen	Vorderingen op deel- nemingen	Overige vorderingen	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	63.320	2.330	5.326	70.976
Investeringen	2.524	–	181	2.705
Overboeking vooruitbetaalde erfpacht	–	–	4.368	4.368
Opnames/aflossingen	–	242	330	572
Resultaat	630	–	–	630
Dividend	-/- 699	–	–	-/- 699
Omrekeningsverschillen	5.074	-/- 22	–	5.052
Overige mutaties	-/- 493	-/- 1.039	–	-/- 1.532
Boekwaarde ultimo boekjaar	70.356	1.511	10.205	82.072

Vlottende activa

Vorraden

De voorraden zijn als volgt samengesteld:

	2003	2002
Voorraad grond ten behoeve van vervreemding	27.031	26.461
Voorraad ten behoeve van technisch onderhoud en facilitaire dienstverlening	3.198	2.915
Totaal	30.229	29.376

Met ingang van 1 januari 2003 wordt, als gevolg van de implementatie van Richtlijn 213 Vastgoedbeleggingen en de daaruit voortvloeiende stelselwijziging, voorraad grond waarvan de intentie bestaat dat deze vervreemd gaat worden, onder voorraden gepresenteerd. De toename van de waarde ten opzichte van voorgaand jaar wordt veroorzaakt door geactiveerde kosten bouwrijp maken.

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

Vorderingen

De samenstelling van de vorderingen is als volgt:

	2003	2002
Debiteuren	64.463	77.018
Participanten en deelnemingen	5.924	26.431
Overige vorderingen	15.286	11.248
Overlopende activa	35.719	26.726
	121.392	141.423

Onder debiteuren is een voorziening opgenomen van € 2,2 miljoen (2002: € 3,5 miljoen) voor eventuele oninbaarheid. De overige vorderingen bevatten een vordering van circa € 10,7 miljoen (2002: circa € 8,5 miljoen) ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen, waarvan € 10,4 miljoen betrekking heeft op te vorderen omzetbelasting (2002: € 8,5 miljoen).

Liquide middelen

De liquide middelen bestaan voor € 247,0 miljoen (2002: € 29,5 miljoen) uit deposito's met een looptijd variërend van 1 tot 12 maanden. De liquide middelen staan ter vrije beschikking.

Passiva

Eigen vermogen

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

Aandeel van derden

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

Voorzieningen

Vervroegde uitdiensttreding

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

	Functioneel leeftijdsontslag	Wachtgeld	BUT	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	18.812	847	10.778	30.437
Onttrekkingen	-/- 1.561	-/- 663	-/- 3.448	-/- 5.672
Vrijval	-/- 157		-/- 1.585	-/- 1.742
Dotaties	2.289	444	848	3.581
	19.383	628	6.593	26.604
Boekwaarde ultimo boekjaar	19.383	628	6.593	26.604

De hoogte van de verplichtingen van de voorzieningen functioneel leeftijdsontslag en wachtgeld worden actuariel berekend, waarbij een rekenrente is gehanteerd van 4% (2002: 4%). In de voorziening voor functioneel leeftijdsontslag is een bedrag begrepen van € 10,3 miljoen met betrekking tot toekomstige uitkeringsgerechtigden (2002: € 11,0 miljoen).

De BUT voorziening vloeit voort uit:

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

Voorziening voor latente belasting

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

	2003	2002
Boekwaarde aanvang boekjaar	5.147	0
Dotaties	28.428	5.147
Boekwaarde ultimo boekjaar	33.575	5.147

Overige voorzieningen

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

	Onder- rentabiliteit Lelystad	Reorgani- satie	Overige	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	3.417	2.350	63	5.830
Ottrekkingen	-/- 709	-/- 812	-	-/- 1.521
Dotaties			5	5
Vrijval		-/- 465		-/- 465
Boekwaarde ultimo boekjaar	2.708	1.073	68	3.849

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:

	2003			2002	
	Rente % gemiddeld	Totaal	Vervallend na 5 jaar	Totaal	Vervallend na 5 jaar
Obligaties en onderhandse	5	925.138	636.533	456.455	135.013
Leningen en financiële leaseverplichtingen					
Schulden aan krediet- Instellingen	6	34.594	–	12.879	–
Egalisatierekening investeringsfaciliteiten		12.516	7.484	13.183	10.016
Overig		51.948	47.916	33.288	30.589
		1.024.196	691.933	515.805	175.618

In 1999 (meest recentelijk geactualiseerd in 2003) 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 € 1.000 miljoen. Ultimo boekjaar is voor een totaal van € 655,7 miljoen opgenomen. Daarnaast is in 2002 een overeenkomst gesloten met de Europese Investeringsbank voor een faciliteit van € 150 miljoen. Dit bedrag is in 2003 opgenomen.

In de obligaties en onderhandse leningen en financiële leaseverplichtingen zijn een tweetal financiële leasecontracten opgenomen. Het betreft een leasecontract voor de financiering van Parkeerterrein P1/Traverse en voor Triport. Beide contracten zijn afgesloten met het ABP. De resterende looptijd bedraagt 32 respectievelijk 31 jaar. De restant schuld ultimo 2003 bedraagt voor P1/Traverse € 57,6 miljoen en voor Triport € 68,1 miljoen.

Onder de overige langlopende schulden zijn de ontvangen afkoopsommen van erfpachtcontracten opgenomen die 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 € 54,6 miljoen (2002: € 246,9 miljoen).

Kortlopende schulden

De samenstelling van de kortlopende schulden is als volgt:

	2003	2002
Binnen een jaar vervallende aflossingen van langlopende schulden	54.575	246.932
Schulden aan kredietinstellingen	12.773	9.985
Schulden aan leveranciers	76.700	88.629
Schulden aan participanten en deelnemingen	4.430	3.055
Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen	43.461	19.412
Schulden ter zake van pensioenen	1.534	1.087
Overige schulden	15.615	30.878
Overlopende passiva	127.642	102.446
	336.730	502.424

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

	2003	2002
Loonbelasting	2.853	3.105
Vennootschapsbelasting	39.917	15.784
Overige belastingen	691	523
	<u>43.461</u>	<u>19.412</u>

Zoals in de paragraaf Vennootschapsbelasting uiteengezet, wordt de vennootschapsbelasting berekend over de commerciële winst, rekening houdend met permanente verschillen tussen de commerciële en de fiscale winstberekening. De vennootschapsbelasting over de ongerealiseerde waardeveranderingen wordt verantwoord onder de voorziening voor latente belasting.

De overlopende passiva zijn als volgt te specificeren:

	2003	2002
Te betalen interest	16.066	6.800
Nog te betalen kosten	83.961	75.385
Vooruitontvangen baten	27.603	20.261
Overige overlopende passiva	12	–
	<u>127.642</u>	<u>102.446</u>

Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

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

	2003	2002
Verplichtingen met betrekking tot:		
■ investeringen	105.271	204.968
■ operationele lease- en huurcontracten	2.769	2.396
■ langlopende onderhouds- en schoonmaakcontracten	60.017	77.915
■ subsidies en andere bijdragen aan derden	9.106	9.106
Garantie verstrekt aan derden ten behoeve van:		
■ opgenomen leningen	–	4.538
■ door personeel opgenomen leningen en overige garanties	1.035	883
	<u>178.198</u>	<u>299.806</u>

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\$ 75 miljoen en voor JPY 10 miljard gecombineerde rente/valutaswaps afgesloten, ter dekking van het rente- en valutarisico op leningen. Deze swaps lopen af in 2007 en 2009. Daarnaast zijn voor € 77 miljoen renteswaps afgesloten ter dekking van het interestrisico op langlopende leningen. Deze swaps lopen af in 2004 en 2009. De marktwaarde van de swaps bedraagt € 54,3 miljoen negatief. De aangegane swaptransacties matchen 100% met onderliggende leningen en hedgen de posities naar euro en of vaste rente.

Bebouwing van het Groenenbergterrein zou de gebruiksmogelijkheden van de Aalsmeerbaan ernstig kunnen verstoren. Door de Staatssecretaris is daarom voor dit terrein een bouwverbod ex. artikel 38 van de Luchtvaartwet (oud) afgekondigd. De eigenaar voert thans een procedure tegen de luchthaven om schade verhalen. Voorzover schade op Schiphol Group te verhalen zou zijn, ziet Schiphol mogelijkheden om deze schade zelf op een derde te verhalen.

Het beroep tegen de havengeldenverhoging van 2000 dat door KLM is ingesteld is nog steeds aanhangig. De ingediende beroepen en bezwaren tegen latere verhogingen zijn definitief ongegrond verklaard. De beroepstermijn voor bezwaar tegen de verhoging van de havengelden 2004 is nog niet geëindigd.

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

Vervolgens zijn er nog enkele andere niet uit de balans blijkende verplichtingen ter hoogte van € 7,1 miljoen.

Tenslotte zijn er 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 Schiphol Group. Derhalve zijn geen voorzieningen en/of vorderingen opgenomen.

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

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

Daarnaast heeft de vennootschap voor enige groepsmaatschappijen een verklaring van hoofdelijke aansprakelijkheid gedeponneerd als bedoeld in artikel 2:403 BW, waarvoor wordt verwezen naar pagina 72.

(in € 1.000)

Netto-omzet

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

	2003	2002*
Havengelden	466.297	381.229
Concessies	115.497	119.137
Verhuringen	104.912	101.475
Autoparkeergelden	62.563	59.703
Utiliteitsdiensten	17.554	16.950
Verkoop vastgoedbeleggingen	29.874	46.723
Overige activiteiten	63.010	48.970
	<u>859.707</u>	<u>774.187</u>

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

De samenstelling van de verhuringen is als volgt:

	2003	2002
Verhuringen vastgoedbeleggingen (gebouwen) inclusief servicekosten	39.872	39.316
Verhuringen vastgoedbeleggingen (terreinen)	21.553	20.369
Verhuringen operationeel onroerend goed inclusief servicekosten	43.487	41.790
	<u>104.912</u>	<u>101.475</u>

Ongerealiseerde waardeveranderingen

De samenstelling van de ongerealiseerde waardeveranderingen is als volgt:

	2003	2002
Toekennen eindwaarden aan erfpachtcontracten	32.475	–
Herwaardering gekapitaliseerde kosten	19.800	–
Nieuwe uitgifte erfpachtcontracten	13.700	–
Opleveringen nieuwe gebouwen	28.100	5.261
Marktwaardeaanpassing	-/- 45.100	9.657
Opwaardering voormalig vervuilde grond de Pit	33.800	–
	<u>82.775</u>	<u>14.918</u>

Bijzondere posten

Het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen is met € 32,5 miljoen positief beïnvloed door een nadere berekening van de eindwaarde van de tot de vastgoedbeleggingen behorende langlopende erfpachtcontracten. Tot en met 2002 werden de langlopende erfpachtcontracten contant gemaakt en werd uit voorzichtigheidsoverwegingen geen waarde toegekend aan de eindwaarde van de erfpachtcontracten. Op basis van een nadere analyse is Schiphol Group thans wel in staat een onderbouwde eindwaarde toe te kennen aan de erfpachtcontracten die expireren binnen 20 jaar en die, op basis van de huidige informatie, zullen worden verlengd.

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

Daarnaast is er een positief effect op het resultaat van € 19,8 miljoen, veroorzaakt door herberekende gediscoteerde kosten van groenvoorziening en infrastructuur, zoals begrepen in de waardering van de vastgoedbeleggingen. Bij de taxatie van de reële waarde van de vastgoedbeleggingen wordt in eerste instantie geen rekening gehouden met kosten die noodzakelijk zijn voor onderhoud aan groenvoorziening en infrastructuur. Het totaal van de inschatting van deze kosten wordt gediscoteerd en vervolgens in één bedrag in mindering gebracht op de vastgoedbeleggingen. In 2003 zijn de kosten gedaald en is de disconteringsvoet gestegen, hetgeen tot het positieve effect heeft geleid.

Tenslotte is er tot en met 2002 een bedrag ter hoogte van € 33,8 miljoen in mindering gebracht op de waardering van de grond als gevolg van in het verleden geconstateerde vervuiling, waarbij Schiphol Group zich heeft verplicht de vervuilde grond te saneren. Op basis van recente onderzoeken naar de kwaliteit van de bodem en het grondwater is vast komen te staan dat door diverse behandelingen van de grond deze niet langer vervuild is. Het gereserveerde bedrag is ten gunste van het resultaat over 2003 gebracht.

Bovenstaande posten maken onderdeel uit van de ongerealiseerde waardeveranderingen.

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:

	2003	2002
Geactiveerde interne uren	8.177	8.227
Geactiveerde rente	5.142	7.636
	<u>13.319</u>	<u>15.863</u>

Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

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

	2003	2002
Uitbestedingen	131.933	85.336
Aankoop van energie	24.205	21.260
Onderhoud	45.933	49.573
Andere externe kosten	96.181	98.737
	<u>298.252</u>	<u>254.906</u>

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

Salarissen en sociale lasten

	2003	2002
Salarissen	112.056	105.058
Pensioenlasten	13.502	10.373
Sociale lasten	13.518	12.155
	<hr/>	<hr/>
	139.076	127.586

Het gemiddeld aantal personeelsleden, op basis van fulltime equivalenten, werkzaam bij N.V. Luchthaven Schiphol en haar groepsmaatschappijen is 2.231 (2002: 2.134).

De stijging van de salariskosten wordt veroorzaakt door een toename van het gemiddeld aantal personeelsleden met 4,5% en een stijging van de CAO lonen. De uitbreiding van het aantal personeelsleden wordt veroorzaakt door de overname van de beveiligingstaken van de overheid.

Schiphol Group heeft de pensioenregeling ondergebracht bij het ABP, waarbij het ABP kwalificeert als een bedrijfstakpensioenfonds. Aangezien Schiphol Group, als aangeslotene bij een dergelijk fonds, normaliter geen verplichting heeft tot het voldoen van aanvullende bijdragen (niet zijnde een verhoging van toekomstige premies) als sprake is van tekorten bij het fonds en ook geen rechten kan doen gelden op eventuele overschotten in het fonds is er daarom sprake van een zogenaamde toegezegde – bijdrageregeling (*defined contribution plan*).

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

Het directe actuariële risico, inclusief het beleggingsrisico, ligt niet of slechts in zeer beperkte mate bij Schiphol Group. Indirect draagt Schiphol Group, als aangeslotene bij het ABP, deze risico's wel aangezien bij tekorten de verschuldigde premiepercentages stijgen.

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

Bestuurders

Periodiek betaalde beloningen	2003	2002
Drs G.J. Cerfontaine	345.047	338.293
Dr P.M. Verboom	269.529	264.245
Ir M.E. van Lier Lels	269.529	258.870
	<hr/>	<hr/>
Totaal	884.105	861.408

(in € 1.000)

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

Bonusbetaling (korte termijn)	2003	2002
Drs G.J. Cerfontaine	129.392	144.563
Dr P.M. Verboom	121.288	106.486
Ir M.E. van Lier Lels	121.288	107.572
Totaal	371.968	358.621

De aan de bonusregeling (korte termijn) verbonden doelstellingen bevatten zowel financiële (ROE: return on equity) als persoonlijke functiegebonden targets (zoals klanttevredenheid en verbetering van het inkoopproces). In 2003 is door de directieleden aan de ROE doelstelling meer dan voldaan, terwijl aan de overige targets deels is voldaan.

Bonusbetaling (lange termijn)	2003	2002
Drs G.J. Cerfontaine	60.383	126.860
Dr P.M. Verboom	47.168	99.092
Ir M.E. van Lier Lels	47.168	97.076
Totaal	154.719	323.028

De lange termijn bonus is een voorwaardelijke bezoldigingscomponent waarbij de opschortende voorwaarde bij de toekenning is dat de bestuurders na een periode van drie jaar (de referentieperiode) na de toekenning vooraf vastgestelde prestatiecriteria (economic profit) cumulatief hebben gerealiseerd. Betaling vindt uitsluitend plaats indien de bestuurder na de periode van drie jaar nog in dienst is.

De prestatiecriteria voor de lange termijn bonus 2003 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2003, 2004 en 2005. Eventuele betaling vindt plaats in 2006. Aan het einde van elk jaar wordt een schatting gemaakt van de na afloop van de driejarige periode te betalen bonus. Hiervan wordt gedurende de referentieperiode jaarlijks een evenredig deel ten laste van het resultaat van het betreffende jaar verantwoord.

De economic profit heeft zich in 2003 dusdanig ontwikkeld dat, conform de in de vorige alinea omschreven systematiek, een derde deel ten laste is gebracht van het resultaat 2003.

De lange termijn bonus over 2002 had, anders dan de bonus over 2003, uitsluitend betrekking op prestaties geleverd in 2002. Deze zal worden uitbetaald in 2005 onder de (uitsluitende) voorwaarde dat de bestuurder nog in dienst is. Derhalve is deze lange termijn bonus in 2002 volledig ten laste van het resultaat gebracht.

Pensioenkosten	2003	2002
Drs G.J. Cerfontaine	63.540	42.303
Dr P.M. Verboom	49.063	32.662
Ir M.E. van Lier Lels	48.843	31.962
Totaal	161.446	106.927

Bovenstaande pensioenkosten betreft de afdracht van reguliere pensioenpremies.

De overige vergoedingen betreffen tegemoetkoming ziektekostenverzekering en representatiekosten.

Overige vergoedingen	2003	2002
Drs G.J. Cerfontaine	11.187	10.614
Dr P.M. Verboom	10.193	10.102
Ir M.E. van Lier Lels	6.409	6.209
Totaal	27.789	26.925

	2003	2002
Totaal van de bezoldiging bestuurders	1.600.027	1.676.909

De remuneratiecommissie heeft besloten het directiepensioen marktconform te maken. Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds heeft een herberekening gemaakt van de backservice. Voor drs G.J. Cerfontaine betreft de herberekening de periode 1998-2003, voor dr P.M. Verboom de periode 1997-2003 en voor ir M.E. van Lier Lels de periode 2000-2003.

De hieruit voortvloeiende lasten zijn in het volgende schema samengevat:

Backservice pensioen	2003	2002
Drs G.J. Cerfontaine	325.413	–
Dr P.M. Verboom	215.260	–
Ir M.E. van Lier Lels	7.058	–
Totaal	547.731	–

De bezoldiging aan commissarissen is als volgt:

	2003	2002
mr P.J. Kalff	34.256	27.227
mr H. van den Broek	21.680	20.420
mr dr G.D. Dales	0	20.420
mr J.M. Hessels	24.680	20.420
dr J. Kremers	5.105	20.420
drs G.H.O. van Maanen	0	20.420
T.H. Woltman	23.930	20.420
mr M.J. Cohen	0	20.420
drs T.A. Maas-de Brouwer	21.680	20.420
drs P.H.J.M. van Dijk	0	15.315
mr S. Patijn	21.680	0
mr W.F.C. Stevens	24.680	0
Totaal	177.691	205.902

In 2003 is in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders besloten tot een aanpassing van de bezoldiging aan commissarissen per 1 april 2003. De beloning van de voorzitter bedraagt met ingang van 1 april 2003 € 29.600 per jaar. Voor de leden van de Raad van Commissarissen bedraagt de vergoeding € 22.100 per jaar. Daarnaast wordt aan de commissarissen die zitting hebben in de auditcommissie of remuneratiecommissie een vergoeding verstrekt van € 4.000 respectievelijk € 3.000 op jaarbasis.

Afschrijvingen immateriële vaste activa

	2003	2002
Goodwill	1.777	506
Oprichtingskosten	150	-
	1.927	506

Afschrijvingen materiële vaste activa

	2003	2002
Banen, rijbanen en platformen	13.225	10.941
Terreinen en wegen	8.234	9.675
Gebouwen	34.054	30.904
Installaties	45.193	37.720
Overige vaste bedrijfsmiddelen	18.644	14.821
	119.350	104.061
Afschrijving inzake desinvesteringen	10.308	1.927
	129.658	105.988
Vrijval uit egalisatierekening investeringsfaciliteiten	-/- 993	-/- 872
	128.665	105.116
Totaal afschrijvingen en waardeveranderingen	130.592	105.622

Kostprijs verkoop vastgoedbeleggingen

Dit betreft voornamelijk de kostprijs van de verkoop van een viertal panden die zijn ondergebracht in het Airport Real Estate Basisfonds C.V. ad € 26,4 miljoen.

Overige bedrijfskosten

In de overige bedrijfskosten is een bedrag van € 10,9 miljoen overige personeelskosten begrepen. Tevens is een bedrag van € 1,9 miljoen (2002: € 4,0 miljoen) inbegrepen 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:

	2003	2002
Rentebaten	9.803	4.507
Rentelasten	-/- 57.793	-/- 43.875
Overige financiële resultaten	246	114
	<hr/>	<hr/>
	-/- 42.744	-/- 39.254

Belastingen

Het effectieve belastingpercentage bedraagt 34,9%. Dit is in lijn met het voor de primaire fiscale eenheid geldende tarief van 34,5%. De afwijking wordt veroorzaakt door niet verrekenbare verliezen van deelnemingen tot en met 30 juni 2003.

Aandeel in het resultaat van deelnemingen

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

Schiphol, 18 februari 2004

Voor geconsolideerde jaarrekening over 2003:

Raad van Commissarissen

mr P.J. Kalff, voorzitter

mr H. van den Broek

mr J.M. Hessels

T.H. Woltman

Mevrouw drs T.A. Maas-de Brouwer

mr S. Patijn

mr W.F.C. Stevens

Directie

drs G.J. Cerfontaine, President-directeur

Mevrouw ir M.E. van Lier Lels, Lid Directie/COO

dr P.M. Verboom, Lid Directie/CFO

(in € 1.000)

Activa

	31 december 2003	31 december 2002*
Vaste activa		
Financiële vaste activa	1.837.267	1.641.843
Vlottende activa		
Vorderingen	142.009	160.031
Liquide middelen	51.302	77.108
	<u>2.030.578</u>	<u>1.878.982</u>

Passiva

	31 december 2003	31 december 2002*
Eigen vermogen		
Geplaatst kapitaal	77.712	77.712
Herwaarderingsreserve	297.874	252.318
Wettelijke reserve deelnemingen en wettelijke reserve oprichtingskosten	10.796	7.764
Reserve omrekeningsverschillen	-/- 7.481	-/- 11.500
Overige reserves	1.603.782	1.502.404
Dividend	41.000	42.000
	<u>2.023.683</u>	<u>1.870.698</u>
Langlopende schulden aan groepsmaatschappijen	3.218	2.763
Kortlopende schulden	3.677	5.521
	<u>2.030.578</u>	<u>1.878.982</u>

Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2003

(in € 1.000)

	2003	2002*
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	6.981	218
Aandeel in het resultaat van deelnemingen	184.328	136.668
Resultaat na belastingen	191.309 (W)	136.886 (W)

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

(in € 1.000)

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.

Financiële vaste activa

De samenstelling van de financiële vaste activa is als volgt:

	Deelnemingen in groeps- maat- schappijen	Vorderingen op groeps- maat- schappijen	Andere deelnemingen	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar voor stelselwijziging	1.743.190	14.154	7.058	1.764.402
Stelselwijziging	-/- 122.559	-	-	-/- 122.559
Boekwaarde aanvang boekjaar na stelselwijziging	1.620.631	14.154	7.058	1.641.843
Acquisities	8.007	-	-	8.007
Resultaat	183.971	-	315	184.286
Dividend	-	-	-/- 315	-/- 315
Omrekeningsverschillen	3.124	1.211	-	4.335
Overige mutaties	-/- 889	-	-	-/- 889
Boekwaarde ultimo boekjaar	1.814.844	15.365	7.058	1.837.267

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

(in € 1.000)

Eigen vermogen

Het verloop van het eigen vermogen is als volgt:

							2003	2002*
	Geplaatst	Herwaar--	Wettelijke	Reserve	Overige	dividend	Totaal	Totaal
	kapitaal	derings	reserve	omrekenings-	reserves			
		reserve	deelnemingen	verschillen				
			en wettelijke					
			reserve					
			oprichtingskosten					
Stand aanvang								
boekjaar voor								
stelsel-								
wijzigingen	77.712	367.514	7.764	-/- 11.500	1.509.767	-	1.951.257	1.860.011
Stelselwijziging								
vastgoed-								
beleggingen	-	-/- 115.196	-	-	-/- 7.363	-	-/- 122.559	-/- 121.611
Stelselwijziging								
dividend	-	-	-	-	-	42.000	42.000	45.000
Stand aanvang								
boekjaar na								
stelsel-								
wijzigingen	77.712	252.318	7.764	-/- 11.500	1.502.404	42.000	1.870.698	1.783.400
Gerealiseerde								
waarde-								
veranderingen	-	-/- 8.318	-	-	8.318	-	-	-
Winst-								
bestemming	-	54.217	3.185	-	92.907	41.000	191.309	136.887
Overige								
mutaties	-	-/- 343	-/- 153	4.019	153	-/- 42.000	-/- 38.324	-/- 49.589
Saldo ultimo								
boekjaar	77.712	297.874	10.796	-/- 7.481	1.603.782	41.000	2.023.683	1.870.698
Geplaatst kapitaal								
Aandeelhouders:								
Staat der Nederlanden					58.937		75,8%	
Gemeente Amsterdam					16.915		21,8%	
Gemeente Rotterdam					1.860		2,4%	
					<u>77.712</u>		<u>100,0%</u>	

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

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

Herwaarderingsreserve

De herwaarderingsreserve wordt aangehouden voor ongerealiseerde mutaties van de reële waarde van de vastgoedbeleggingen (onroerend goed en terreinen). Dotaties aan deze reserve geschieden, in overeenstemming met Richtlijn 213, uit de winstbestemming rekening houdend met vennootschapsbelasting. Bij verkoop van vastgoedbeleggingen valt de ongerealiseerde herwaardering van de betreffende objecten vrij ten gunste van de overige reserves. Tevens worden in de herwaarderingsreserve de waardeveranderingen verantwoord van de rechtstreeks in het eigen vermogen van deelnemingen verwerkte mutatie van de herwaardering ad € 343 duizend.

Wettelijke reserve deelnemingen en wettelijke reserve oprichtingskosten

De onttrekking van € 153 duizend betreft de dividenduitkeringen van deelnemingen die worden toegevoegd aan de overige reserves. Als gevolg van het activeren van oprichtingskosten is een wettelijke reserve gevormd voor een bedrag van € 235 duizend. Dit bedrag vormt een onderdeel van het uit de winstbestemming gedoteerde bedrag van € 3,2 miljoen. Het bedrag aan wettelijke reserves deelnemingen en wettelijke reserve oprichtingskosten kan niet worden uitgekeerd aan de aandeelhouders.

Reserve omrekeningsverschillen

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

Niet uit de balans blijvende verplichtingen

Een specificatie van de niet uit de balans blijvende verplichtingen is opgenomen in de toelichting op de geconsolideerde balans. De vennootschap heeft voor enige groepsmaatschappijen (zie het overzicht op bladzijde 72 tot en met bladzijde 73) een verklaring van hoofdelijke aansprakelijkheid gedeponneerd als bedoeld in artikel 2:403 BW.

Schiphol, 18 februari 2004

Voor vennootschappelijke jaarrekening over 2003:

Raad van Commissarissen

mr P.J. Kalff, voorzitter

mr H. van den Broek

mr J.M. Hessels

T.H. Woltman

Mevrouw drs T.A. Maas-de Brouwer

mr S. Patijn

mr W.F.C. Stevens

Directie

drs G.J. Cerfontaine, President-directeur

Mevrouw ir M.E. van Lier Lels, Lid Directie/COO

dr P.M. Verboom, Lid Directie/CFO

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

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

Voorstel tot winstbestemming

(* € 1.000)

Resultaat	191.309
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 en de wettelijke reserve oprichtingskosten	-/- 3.185
Toe te voegen aan de herwaarderingsreserve	-/- 54.217
	<hr style="width: 100%;"/>
	-/- 57.402
	<hr style="width: 100%;"/>
	133.907
Uit te keren dividend	-/- 41.000
	<hr style="width: 100%;"/>
Toe te voegen aan de overige reserves	92.907

Dit voorstel is in de jaarrekening verwerkt.

Aan de aandeelhouders van N.V. Luchthaven Schiphol

Opdracht

Wij hebben de in dit verslag opgenomen jaarrekening 2003 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 2003 en van het resultaat over 2003 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, 18 februari 2004

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Groepsmaatschappijen	Plaats van vestiging	Belang in %
Schiphol Nederland B.V. ¹⁾	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	51,5
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. ¹⁾	Rotterdam	100
Rotterdam Airport Supplies Services B.V.	Rotterdam	100
Rotterdam Airport Holding B.V. ¹⁾	Rotterdam	100
Rotterdam Airport Vastgoed B.V.	Rotterdam	100
Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V.	Schiphol	100
Brisbane Airport Real Estate B.V.	Schiphol	100
Malpensa Real Estate B.V.	Schiphol	60
Malpensa Real Estate srl	Lonate Pozzolo	60
Schiphol Real Estate Caravelle B.V.	Schiphol	100
Schiphol Dienstverlening B.V. ¹⁾	Schiphol	100
Schiphol International B.V.	Schiphol	100
Schiphol Project Consult B.V. ¹⁾	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Logistics Park B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate B.V. ¹⁾	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. ¹⁾	Schiphol	100
Schiphol Utility Network B.V. ¹⁾	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Parking B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate World Trade Center B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Italy srl	Lonate Pozzolo	100
Airport Real Estate Management B.V.	Schiphol	100
Airport Property Management B.V.	Schiphol	100
Vennootschappen geconsolideerd naar evenredigheid:		
Airport Real Estate Basisfonds C.V.	Schiphol	50
Dartagnan B.V.	Amsterdam	50
Schiphol Telematics C.V.	Schiphol	50
Schiphol Telematics B.V.	Schiphol	50
Schiphol Travel Taxi B.V.	Schiphol	50
Flight Square Beheer B.V.	Schiphol	50
Flight Square C.V.	Schiphol	50
Flight Forum Beheer Venoot B.V.	Eindhoven	50
Flight Forum C.V.	Eindhoven	49,05

1) Toegepast is artikel 2:403 BW.

Overige deelnemingen	Plaats van vestiging	Belang in %
Beijing GSA Aviation Business Management Corporation Ltd.	Beijing	33 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
Schiphol Area Development Company N.V.	Schiphol	33,2
SADC Parkmanagement B.V.	Schiphol	33,2
Schiphol Logistics Park B.V.	Schiphol	48
V.O.F. Proefdraaiplaats Holding 27	Schiphol	50
Flughafen Wien AG	Wenen	1
Pantares Tradeport Asia Ltd	Hong Kong	50
Tradeport Hong Kong Ltd	Hong Kong	18,75
Airport Medical Services B.V.	Haarlemmermeer	20
Airport Medical Services C.V.	Haarlemmermeer	20
Avioport S.p.A.	Lonate Pozzolo	42

(in € 1.000.000, tenzij anders aangegeven)

Historische cijfers zijn aangepast aan het huidige stelsel

		2003	2002
Winst- en verliesrekening			
	Netto-omzet	860	774
	Ongerealiseerde waardeveranderingen	83	15
	Overige opbrengsten	13	16
		<hr/>	<hr/>
	Som der bedrijfsopbrengsten	956	805
	Som der bedrijfslasten excl. afschrijvingen en waardeveranderingen	-/- 488	-/- 452
		<hr/>	<hr/>
	EBITDA	468	353
	Afschrijvingen en waardeveranderingen	-/- 131	-/- 106
		<hr/>	<hr/>
	Exploitatieresultaat	338	247
	Financiële baten en lasten	-/- 43	-/- 39
	Belastingen, aandeel in het resultaat van deelnemingen en aandeel derden	-/- 104	-/- 71
		<hr/>	<hr/>
	Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	191	137
	Buitengewone lasten	-	-
	Resultaat na belastingen	191	137
Balans			
	Vaste activa	3.047	2.729
	Vlottende activa	422	209
		<hr/>	<hr/>
	Totaal activa	3.469	2.938
	Eigen vermogen	2.024	1.871
	Voorzieningen	64	41
	Langlopende schulden (incl.aandeel derden)	1.044	523
	Kortlopende schulden	337	502
		<hr/>	<hr/>
	Totaal passiva	3.469	2.938
	Operationele cashflow ¹⁾	298	293
Ratio's			
	Exploitatieresultaat als % netto-omzet	39,3	31,9
	Interest dekkingsratio ²⁾	7,9	6,3
	Rendement gemiddeld eigen vermogen	9,8	7,5
	RONA ³⁾	11,7	9,4
	ROCE ⁴⁾	11,5	9,4
	Rentedragend vreemd vermogen / totaal vermogen	0,30	0,25
Gegevens per aandeel			
	Winst per aandeel	1.117	799
	Operationele cashflow per aandeel	1.738	1.710
	Dividend per aandeel	239	245
Personeel			
	Gemiddelde effectieve bezetting in fte's	2.231	2.134

1) Voor een specificatie wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht

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

2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
695	637	575	553	504	446	401	370
74	63	16	2	1	1	1	-/ 1
11	10	11	11	0	0	0	0
780	710	603	566	505	447	402	369
-/ 383	-/ 340	-/ 312	-/ 287	-/ 259	-/ 236	-/ 225	-/ 261
397	370	291	280	246	210	178	108
-/ 101	-/ 107	-/ 82	-/ 83	-/ 80	-/ 74	-/ 69	-/ 28
296	263	209	197	166	136	108	81
-/ 35	-/ 35	-/ 32	-30	-/ 24	-/ 33	-/ 32	-/ 25
3	4	6	3	2	-/ 5	1	1
263	232	183	169	144	98	78	57
-	-/ 18	-/ 29	0	0	0	0	0
263	214	154	169	144	98	78	57
2.522	2.219	1.976	1.700	1.512	1.359	1.319	1.171
254	213	196	267	241	233	155	176
2.775	2.432	2.172	1.967	1.753	1.592	1.474	1.347
1.783	1.548	1.356	1.207	1.058	916	820	744
38	54	71	43	39	33	29	29
459	448	342	536	524	514	519	457
494	382	403	180	133	129	106	117
2.775	2.432	2.172	1.967	1.753	1.592	1.474	1.347
216	251	290	283	237	190	115	144
42,6	41,2	36,4	35,5	33,0	30,5	27,0	21,8
8,4	7,6	6,5	6,5	6,9	4,1	3,4	3,2
15,8	14,7	12,0	14,9	14,6	11,3	9,9	8,0
12,5	12,5	11,4	12,2	11,6	10,2	8,7	7,2
12,8	13,8	11,8	11,5	10,8	9,6	8,3	6,8
0,25	0,23	0,24	0,27	0,29	0,33	0,35	0,34
1.536	1.250	901	987	844	572	455	331
1.258	1.468	1.696	1.655	1.386	1.112	673	840
263	133	119	119	93	66	41	41
2.038	1.864	1.868	1.928	1.791	1.717	1.687	2.151

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

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

Bijlage 1a

Verkeer en vervoer Schiphol

	2003	2002	Verandering t.o.v. 2002 in %
Passagiers			
(excl. Transitio)	39.808.649	40.587.562	-/- 1,9
Transito passagiers	151.751	148.447	+ 2,2
Luchtvracht (in tonnen)	1.306.155	1.239.900	+ 5,3
Luchtpost (in tonnen)	47.605	48.726	-/- 2,3
Vliegtuigbewegingen			
In het handelsverkeer	392.997	401.385	-/- 2,1
Overig verkeer	15.303	15.735	-/- 2,7
Vliegtuigbewegingen totaal	408.300	417.120	-/- 2,1

Bijlage 1b

Verkeer en vervoer Rotterdam Airport

(bron: CBS)

	2003	2002	Verandering t.o.v. 2002 in %
Passagiers			
(excl. Transitio)	616.823	612.021	+ 0,8
Luchtvracht (in tonnen)	230	285	-/- 19,3
Vliegtuigbewegingen			
In het handelsverkeer	14.458	17.991	-/- 19,6
Overig verkeer	52.485	68.980	-/- 23,9
Vliegtuigbewegingen totaal	66.943	86.971	-/- 23,0

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

(Bron: CBS)

	2003	2002	Verandering t.o.v. 2002 in %
Passagiers			
(excl. Transitio)	427.792	363.373	+ 17,7
Luchtvracht (in tonnen)	649	511	+ 27,0
Vliegtuigbewegingen			
In het handelsverkeer	9.860	10.758	-/- 8,3
Overig verkeer	4.944	5.555	-/- 11,0
Vliegtuigbewegingen totaal	14.804	16.313	-/- 9,3

Bijlage 1d**Verkeer en vervoer Lelystad**

(Bron: CBS)

	2003	2002	Verandering t.o.v. 2002 in %
Vliegtuigbewegingen totaal	119.754	138.192	-/- 13,3

Bijlage 1e**Verkeer en vervoer JFKIAT**

	2003	2002	Verandering t.o.v. 2002 in %
Passagiers			
(excl. Transitio)	4.644.189	4.391.705	+ 5,7
Luchtvracht (in tonnen)	n.b.	n.b.	
Vliegtuigbewegingen			
In het handelsverkeer	27.393	26.254	+ 4,3
Overig verkeer	n.v.t.	n.v.t.	
Vliegtuigbewegingen totaal	27.393	26.254	+ 4,3

n.b. = niet beschikbaar

n.v.t. = niet van toepassing

Bijlage 1f

Verkeer en vervoer Brisbane Airport Corporation

	2003	2002	Verandering t.o.v. 2002 in %
Passagiers			
(excl. Transit)	12.842.852	11.946.653	+ 7,5
Luchtvracht (in tonnen)	n.b.	n.b.	
Vliegtuigbewegingen			
In het handelsverkeer	127.624	128.932	-/- 1,0
Overig verkeer	10.306	12.158	-/- 15,2
Vliegtuigbewegingen totaal	137.930	141.090	-/- 2,2

Bijlage 2

Vergelijkend overzicht van de grootste 10 Europese luchthavens

Vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer

(x 1.000)

	2003	2002	Verandering t.o.v. 2002 in %
1 Londen ¹⁾	863,2	849,5	+ 1,6
2 Parijs ²⁾	708,5	709,2	-/- 0,1
3 Frankfurt	445,0	444,0	+ 0,2
4 Amsterdam	393,0	401,4	-/- 2,1
5 Madrid	382,9	367,2	+ 4,3
6 München	333,0	320,3	+ 4,0
7 Rome ³⁾	320,4	295,0	+ 8,6
8 Milaan ⁴⁾	307,4	298,8	+ 2,9
9 Barcelona	278,9	263,2	+ 4,1
10 Kopenhagen	255,9	263,2	-/- 2,8

Aandeel Schiphol 9,2% (2002: 9,5%)

n.b. = niet beschikbaar

Passagiersbewegingen inclusief transito 1x geteld

(x 1.000)

	2003	2002	Verandering t.o.v. 2002 in %
1 Londen ¹⁾	112.193	109.016	+ 2,9
2 Parijs ²⁾	70.512	71.465	-/- 1,3
3 Frankfurt	48.352	48.450	-/- 0,2
4 Amsterdam	39.960	40.736	-/- 1,9
5 Madrid	35.694	33.904	+ 5,3
6 Rome ³⁾	28.043	26.266	+ 6,8
7 Milaan ⁴⁾	26.388	25.257	+ 4,5
8 München	24.193	23.164	+ 4,4
9 Barcelona	22.749	21.345	+ 6,6
10 Manchester	19.868	19.038	+ 4,4

Aandeel Schiphol 9,3% (2002: 9,7%)

Vrachtvervoer

(x 1.000 ton)

	2003	2002	Verandering t.o.v. 2002 in %
1 Londen ¹⁾	1.646,6	1.666,0	-/- 1,2
2 Paris ²⁾	1.589,3	1.510,2	+ 5,2
3 Frankfurt	1.527,0	1.494,9	+ 2,2
4 Amsterdam	1.306,2	1.239,9	+ 5,3
5 Luxemburg	630,0*	577,5	+ 9,0*
6 Brussel	575,0	506,1	+ 13,6
7 Keulen	518,5	494,9	+ 4,8
8 Luik	374,2	326,2	+ 14,7
9 Zürich	283,8	309,7	-/- 8,4
10 Milaan ⁴⁾	323,4	296,1	+ 9,2

Aandeel Schiphol 14,9% (2002: 14,7%)

1) = Heathrow, Gatwick en Stansted

2) = Charles de Gaulle en Orly

3) = Fiumicino en Ciampino

4) = Malpensa en Linate

* schatting

Bijlage 3

Lijndienstmaatschappijen op Schiphol

Passagiers-/vrachtmaatschappijen

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

Vrachtmaatschappijen

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

*) Alleen gedurende de zomerdienst

Aanwijzing

Onderdeel van luchtvaartwet, op basis waarvan aan luchthavens bepaalde bepaalde gebruiksregels of -beperkingen kunnen worden opgelegd

ACRE Fund

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

Code Tabaksblad

Corporate Governance code voor beursgenoteerde bedrijven opgesteld in 2003 door een commissie onder leiding van M. Tabaksblad

Concessie-opbrengsten

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

Euro Medium Term Note (EMTN)

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

Externe veiligheid

Risico dat omwonenden van luchthavens lopen om slachtoffer te worden van een vliegtuigongeval

Fraport

Bedrijf dat onder meer Flughafen Frankfurt/Main exploiteert

Fte's

Full time equivalenten; aantal voltijds-arbeitsplaatsen

Full freighter

Vliegtuig dat alleen vracht vervoert

Handhavingspunten

Punten gelegen op de rand van de voormalige geluidszones van Schiphol, waarvoor grenswaarden gelden die in een jaar niet mogen worden overschreden. Er zijn 35 handhavingspunten voor het etmaal en 25 voor alleen de nacht

Havengelden

Start-, landings- en parkeergelden voor vliegtuigen en passagiersvergoedingen

HSL

Hoge snelheids lijn voor supersnel treinvervoer

Hub

Knooppunt van continentaal en intercontinentaal luchtvervoer

IATA

International Air Transport Association; wereldwijde, overkoepelende organisatie van luchtvaartmaatschappijen

Irisherkenning

Methode voor biometrische herkenning van iris (oog)kenmerken

Key Performance Indicator (KPI)

Belangrijke indicator voor het meten van de prestaties van een bedrijf of bedrijfsonderdeel

Lounge 1

Wachtgebied voor passagiers naar Schengenlanden (zie Schengenverdrag)

Low cost carrier

Luchtvaartmaatschappij die zich kenmerkt door het aanbieden van goedkope tickets

Mainport

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

MER

Afkorting voor Milieu-effect rapportage

MTOW

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

Pantares

Alliantie tussen Fraport en Schiphol Group

Preventieve beveiligingstaken

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

Privium

Serviceprogramma, gekoppeld aan automatische grenspassage door middel van irisherkenning

Polderbaan

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

Randstad

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

ROZ/IPD index

Nederlandse index voor de bepaling van de waarde van vastgoed

RSI

Afkorting voor aandoening die ook wel wordt aangeduid als muisarm

SARS

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

See Buy Fly

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

Schengen-verdrag

Verdrag dat binnen aangesloten landen vrij verkeer van personen en goederen regelt (genoemd naar plaats in Luxemburg waar verdrag is gesloten)

Schiphol Plaza

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

Schiphol Travelport

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

Terminal

Luchthavenstationsgebouw (aankomst- en vertrekhal)

Transferreiziger

Passagier die overstapt van het ene naar het andere vliegtuig

Transitoreiziger

Passagier die met hetzelfde vliegtuig doorvliegt als waarmee hij aangekomen is

Visit costs

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

Wet luchtvaart

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

WAO

Wet op de Arbeidsongeschiktheid

Wet Verbetering Poortwachter

Nieuwe wet die beoogt instroom van arbeidsongeschikten te verminderen

Work Load Unit (WLU)

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

WTC

World Trade Center Schiphol Airport