

Schiphol Group
Jaarverslag
2009

Schiphol Group Jaarverslag 2009

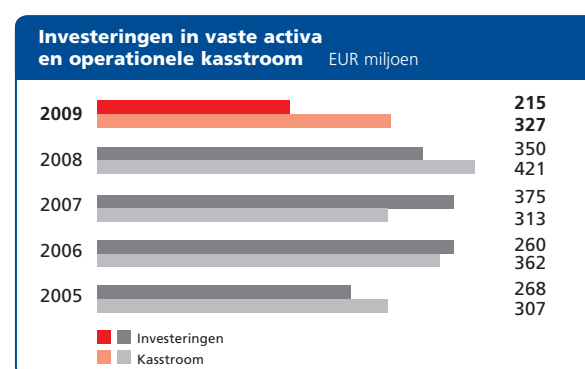
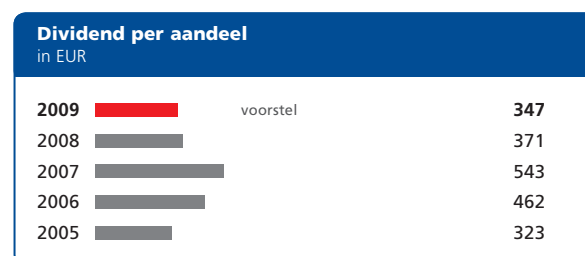
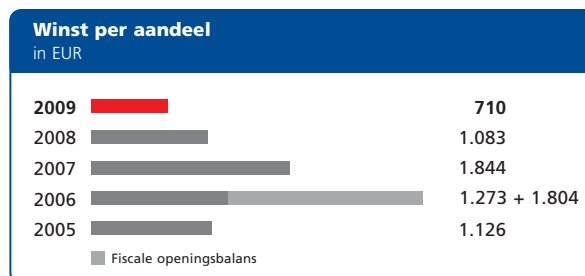
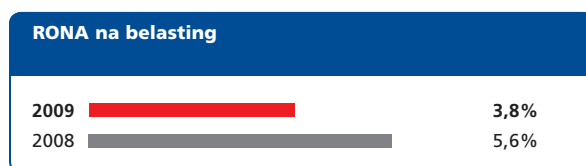
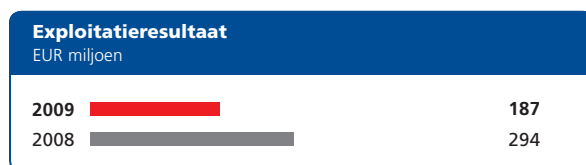
Schiphol Group
Jaarverslag
2009



Inhoudsopgave

Feiten en cijfers	4
Belangrijkste gebeurtenissen 2009	7
Schiphol Group in het kort	8
Voorwoord	10
Verslag van de Raad van Commissarissen	12
Aandeelhoudersinformatie	16
Doelstellingen en strategie	18
Directieverslag	22
• Financiële gang van zaken	24
• Aviation	30
• Consumers	52
• Real Estate	60
• Alliances & Participations	72
• De risico's van ondernemen	82
• Medewerkers en organisatie	92
• Vooruitzichten	96
Corporate Governance	97
Remuneratierapport	98
Gebeurtenissen na balansdatum	103
Toezicht, Bestuur en Management	104
Jaarrekening	109
Overige gegevens	217
Corporate Responsibility in kaart gebracht	222
Corporate Responsibility integreren in de organisatie	224
Schiphol Group GRI assessment en toelichting	236
Bijlagen	242
Begrippen	246
Plattegronden	250

Financiële gegevens



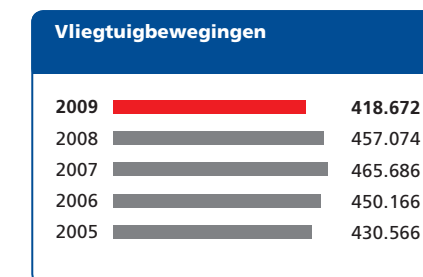
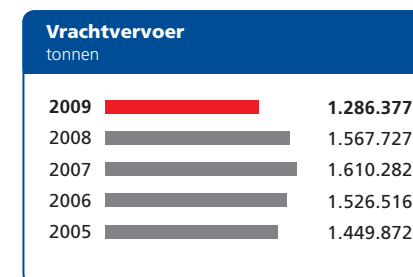
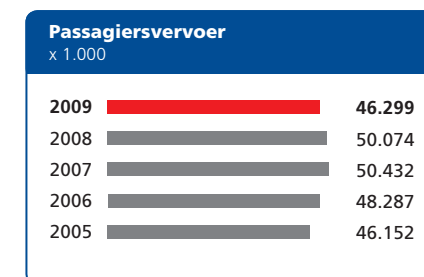
Kerncijfers*

EUR miljoen tenzij anders vermeld	2009	2008	
Resultaten			
Netto omzet	1.154	1.154	0,0%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	- 40	19	- 310,6%
Bedrijfslasten	927	881	5,2%
Exploitatieresultaat	187	294	- 36,4%
Resultaat voor belastingen	123	251	- 51,0%
Netto resultaat (toekomend aan aandeelhouders)	132	187	- 29,3%
Netto resultaat aangepast ten behoeve van dividend	129	173	- 25,2%
Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	196	172	13,8%
Operationele kasstroom	327	421	- 22,3%
Balansgegevens			
Totaal activa	5.528	5.409	2,2%
Eigen vermogen	2.975	2.887	3,1%
Gemiddelde vaste activa (exclusief actieve belastinglatentie)	4.543	4.127	10,1%
Kernratio's			
Rendement gemiddeld eigen vermogen	4,5%	6,4%	
Rentedragend vreemd vermogen / rentedragend vreemd vermogen + eigen vermogen	40,5%	38,6%	
FFO / totale schuld	18,5%	19,3%	
FFO interest dekkingsratio	4,4x	6,5x	
Personeel			
Personeelsbestand op basis van FTE's (ultimo)	2.395	2.532	- 5,4%

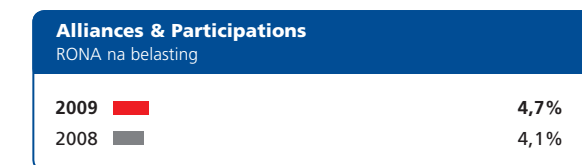
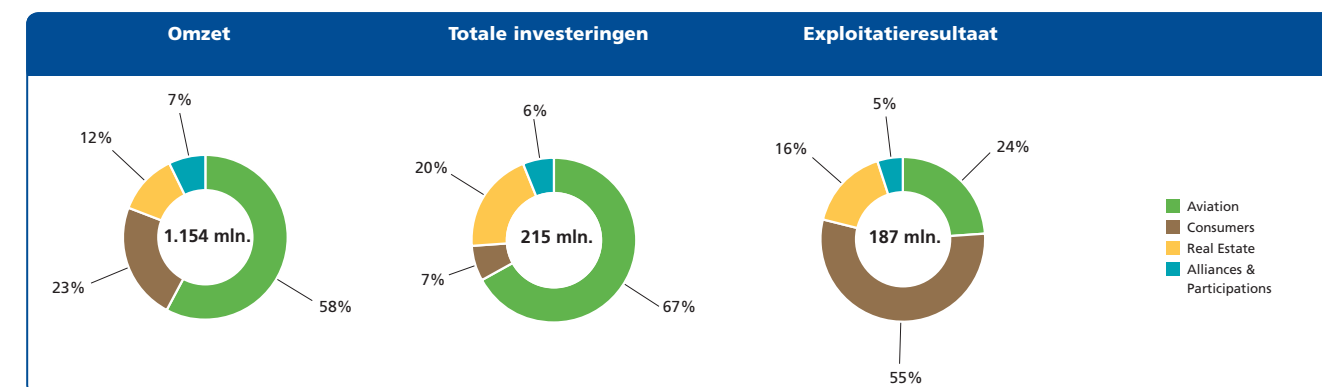
*) Zie begrippenlijst voor de definities van Ratio's en de verklaring van de afkortingen

Vervoerscijfers

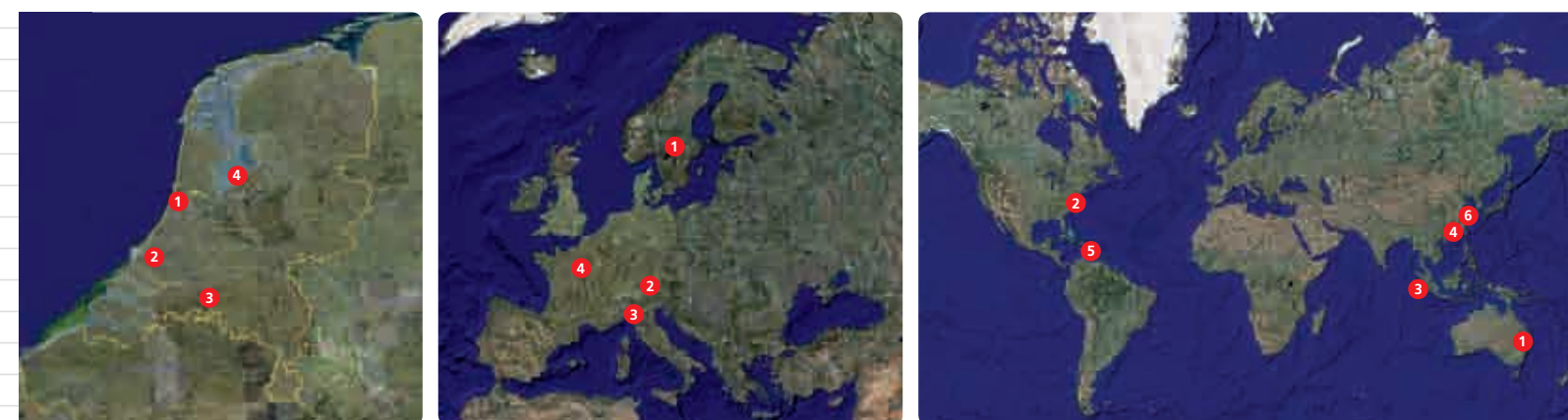
Totaal Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam Airport & Eindhoven Airport



Business area informatie



Schiphol Group locaties



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

- 1 Retail Joint Venture - Arlanda Stockholm
- 2 Aandeelhouder - Vienna International Airport
- 3 Real Estate - Avioport Milan Malpensa
- 3 Real Estate - Villa Carmen Milan Malpensa
- 4 Deelneming en samenwerking - Aéroports de Paris

- 1 Deelneming - Brisbane Airport
- 2 Deelneming - JFK International Terminal 4
- 3 Joint Venture - Angkasa Pura Schiphol Jakarta Indonesië
- 3 "Sapphire" programma, Indonesië
- 4 Real Estate - Tradeport Hong Kong
- 5 Management contract - Aruba Airport
- 6 Management contract - Guangzhou Baiyun International Airport



Belangrijkste gebeurtenissen 2009

Ongeluk Turkish Airlines

Op 25 februari 2009 heeft zich bij de landing van Turkish Airlines vlucht TK 1951 een tragisch ongeval voorgedaan, enkele honderden meters voor de landingsbaan. Hierbij kwamen negen passagiers en bemanningsleden om het leven en was er sprake van tachtig gewonden, van wie velen ernstig.

In maart werd, in bijzijn van familieleden van overledenen en gewonden, een herdenkingsdienst gehouden op Schiphol Oost.

Herijking strategie en aanpassing van de organisatie

In januari heeft de directie een herijkte strategie voor de komende jaren bepaald. De implementatie ervan heeft geleid tot een organisatie-aanpassing. Deze is op 1 juli 2009 gestart en moet leiden tot een reductie van het personeelsbestand van circa 22% aan het eind van 2010. Deze reductie vindt plaats op de locatie Amsterdam Airport Schiphol en zal deels gerealiseerd worden door het stoppen van activiteiten die geen kerntaken zijn, en deels door uitbesteding.

Aldersakkoord en Luchtvaartnota

In februari ging de Tweede Kamer akkoord met het advies van de Tafel van Alders. Kernpunt hiervan is dat Amsterdam Airport Schiphol mag groeien tot 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020, waarvan 70.000 niet-mainport gebonden vluchten zullen kunnen plaatsvinden op regionale luchthavens (Lelystad Airport en Eindhoven Airport).

Daling verkeer en vervoer

De economische crisis en de vliegbelasting hebben in 2009 op alle fronten gezorgd voor een daling. Het vervoer op Amsterdam Airport Schiphol daalde met 8,1% naar 43,6 miljoen passagiers. Het vrachtvervoer daalde met 17,9% naar 1,3 miljoen ton en het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer daalde met 8,7% naar 391.264.

Tarieven

De tarieven zijn per 1 april 2009 met gemiddeld 10% gedaald. Tevens is besloten dat de tarieven per 1 april 2010 gelijk worden gehouden. Ook is gestart met actieve marketing om passagiers terug te winnen die we in 2008 en 2009 zijn kwijtgeraakt als gevolg van de vliegbelasting. Het besluit van het kabinet om de op 1 juli 2008 ingevoerde vliegbelasting per 1 juli 2009 op nul te zetten was daarbij een belangrijk positief gegeven. De vliegbelasting zelf is op 23 december 2009 afgeschaft.

Security scan

Na de mislukte terreuraanslag eind december, op een vlucht van Schiphol naar Detroit, zijn de security-maatregelen op vluchten naar Amerika verscherpt. Amsterdam Airport Schiphol heeft versneld zestig security scans besteld die vanaf 2010 op vluchten naar Amerika zullen worden ingezet. Dit zijn automatische scans, waardoor handmatige fouillering veel gericht plaats kan vinden en waarmee de privacy van de passagiers gerespecteerd wordt.



Aviation

De business area Aviation heeft Amsterdam Airport Schiphol als werkterrein. Aviation levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen, passagiers en afhandelingsmaatschappijen. De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) houdt toezicht op de tarieven.

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

Netto-omzet

EUR 674 miljoen
(5,4% vs '08)

Exploitatieresultaat

EUR 45 miljoen
(-11,5% vs '08)



Consumers

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

Omzetbronnen: winkelverkoop, concessie-inkomsten, autoparkeergelden, reclame-inkomsten en managementfees.

Netto-omzet

EUR 264 miljoen
(-12,7% vs '08)

Exploitatieresultaat

EUR 104 miljoen
(-25,1% vs '08)



Real Estate

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

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

Netto-omzet

EUR 135 miljoen
(-0,2% vs '08)

Exploitatieresultaat

EUR 29 miljoen
(-68,7% vs '08)



Alliances & Participations

Onder de business area Alliances & Participations vallen de binnenlandse regionale luchthavens, participaties in buitenlandse luchthavens, Utilities en Schiphol Telematics.

Omzetbronnen: voor de regionale vliegvelden zijn dit hoofdzakelijk haven- en parkeergelden. Daarnaast dragen de deelnemingen door middel van 'performance fees' en dividenden bij aan het groepsresultaat via resultaat deelnemingen en rentebaten. Tevens wordt omzet gegenereerd uit 'intellectual property fees'. In Utilities worden omzetten verantwoord voor het transport van elektriciteit en gas en de levering van water aan derden. Schiphol Telematics genereert inkomsten met telefonie, IT en netwerkdiensten. Gegeven de waarderingsmethodiek van deelnemingen (equity methode) vormen veranderingen in de reële waarde van deelnemingen geen onderdeel van het resultaat.

Netto-omzet

EUR 81 miljoen
(5,3% vs '08)

Exploitatieresultaat

EUR 9 miljoen
(-22,4% vs '08)

Schiphol Group in het kort

Missie

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

Profiel

Schiphol Group is exploitant van luchthavens en in het bijzonder van AirportCities. Lichtend voorbeeld van een AirportCity is Amsterdam Airport Schiphol. Gemeten naar aantal passagiers is Amsterdam Airport Schiphol in Europa de vijfde luchthaven en in vracht de derde.

Behalve in Nederland (Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport en Lelystad Airport) is Schiphol Group direct en indirect actief in de Verenigde Staten, Australië, Italië, Indonesië, Aruba en Zweden en hebben wij sinds 2008 een strategisch belang van 8% in Aéroports de Paris.

Wij organiseren en besturen Schiphol Group als een commercieel bedrijf met een ondernemende bedrijfsvoering en een maatschappelijke functie. Dit is nodig om in de competitieve luchtvaartsector succesvol te kunnen blijven opereren, toegang te houden tot de kapitaalmarkt en het maakt het eenvoudiger om talentvolle medewerkers aan te trekken en te behouden.

In 2009 bedroeg de netto-omzet EUR 1.154 miljoen en het netto resultaat (toekomend aan aandeelhouders) EUR 132 miljoen. Ons eigen vermogen bedroeg ultimo 2009 EUR 2.975 miljoen.

Activiteiten

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

Amsterdam Airport Schiphol is een belangrijke motor van de Nederlandse economie. Het is één van de thuishavens van Air France-KLM en haar partners in de SkyTeam alliantie, van waaruit deze maatschappijen hun (inter)continentale bestemmingen aandoen. Amsterdam Airport Schiphol beschikt over een kwalitatief hoogwaardig netwerk met 284 bestemmingen.

Wij zijn ons bewust van onze maatschappelijke functie en willen onze bedrijfsprocessen op een economisch verantwoorde wijze verduurzamen.

De activiteiten moeten voldoen aan bedrijfs-economische principes opdat Schiphol Group een financieel gezond en solide bedrijf blijft.

Onze omzet bestaat voor het merendeel uit havengelden, winkelverkoop, concessies, verhuringen, vastgoedontwikkeling, autoparkeergelden en inkomsten uit internationale activiteiten.

Stakeholders

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

Voorwoord

Om voorbereid te zijn op de uitdagingen van de toekomst hebben we in 2009 onze doelstellingen en de strategie om deze te bewerkstelligen, onder de loep genomen. We leggen nu nog meer de nadruk op de maatschappelijke functie van Amsterdam Airport Schiphol.

Als vitale schakel verbindt onze mainport Nederland, en in het bijzonder de Randstad, met de rest van de wereld. Opererend op een internationaal speelveld omgeven door diverse concurrenten, kan deze belangrijke maatschappelijke functie alleen naar behoren worden ingevuld, als we onze operationele en financiële bedrijfsvoering perfect op orde hebben.

Maar dat niet alleen. Voor het optimaal vervullen van onze maatschappelijke functie en in het belang van de mainport, zijn duidelijke wet- en regelgevende kaders nodig. Het adagium dat Schiphol van iedereen is, vatten veel overheidsinstanties te letterlijk op. Het gevolg is een alsmat uitdijende regeldrift en regeldruk, terwijl de overheid veel meer het grote economische belang van een succesvolle internationale luchthaven voor Nederland in het oog zou moeten houden. Alle goede bedoelingen ten spijt merken wij niets van de afname van de regeldruk. Ook zien wij overheden of instanties binnen de overheid met niet gelijklopende opvattingen over Schiphol waardoor besluitvorming over belangrijke zaken dreigt te verzanden.

In het afgelopen jaar kregen wij volop te maken met de economische crisis. We zijn daar niet voor weggekropen: een crisis creëert behalve bedreigingen ook volop kansen. Recessies belonen in de regel daadkracht en onthullen zwakten, creëren nieuwe kansen en straffen ingesleten patronen af. Ze geven nieuwe energie waardoor bestaande business modellen plaatsmaken voor nieuwe. Kortom, een crisis schudt de zaken eerder op dan dat ze deze afremt.

Voor Schiphol Group is het niet anders. Ondanks de crisis houden we onze blik gericht op de lange termijn, om voorbereid te zijn op vragen die de toekomst ons zal stellen. Om onze mainportfunctie blijvend te kunnen vervullen, blijven we investeren in capaciteit, kwaliteit, veiligheid, innovatie en duurzaamheid. De uitbreiding en innovatie van ons bagagesysteem

wordt de komende jaren gewoon voortgezet. Ook met de in gang gezette facilitaire verbeteringen voor passagiers en innovaties op het gebied van security gaan wij onverminderd verder. Omdat wij al drie jaar testen uitvoeren met securityscans konden wij eind december een weloverwogen besluit nemen om per direct 60 extra securityscans te bestellen. Dit is een goed voorbeeld van onze ambitie om consequent innovatieve oplossingen te vinden voor complexe problemen. Alleen op die manier kunnen we blijven meespelen in de top van de mondiale eredivisie van luchthavens.

Corporate Responsibility is een intrinsiek onderdeel van al onze bedrijfsprocessen. Amsterdam Airport Schiphol heeft zichzelf ambitieuze doelen gesteld op het gebied van milieuvriendelijke luchtvaart. In 2012 wil de luchthaven klimaatneutraal zijn voor de eigen activiteiten. In 2020 willen wij minimaal 20% van onze energiebehoefte op Amsterdam Airport Schiphol duurzaam opwekken. In 2020 willen we, ten opzichte van 1990 een CO₂-reductie hebben bereikt van 30% op de locatie Schiphol.

De economische crisis en de vliegbelasting zorgden in 2009 voor een ongekennde sterke daling van het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht die via onze luchthavens werden vervoerd. De directe werkgelegenheid op de luchthaven daalde met 7% tot 60.000 arbeidsplaatsen. Omdat behoud van ons netwerk van bestemmingen en frequenties een van de belangrijkste pijlers is van onze maatschappelijke functie, hebben wij in 2009 onze tarieven verlaagd en genoeg genomen met een aanzienlijk lager rendement dan op grond van regelgeving was toegestaan. In lijn hiermee hebben we besloten om ook in april 2010 de luchthaventarieven gelijk te houden.

Op een onderneming met een maatschappelijke functie die in het middelpunt van de belangstelling staat, rust een grote verantwoordelijkheid, zeker in tijden van crisis. We zijn ons ervan bewust dat alles wat we doen of laten, onder een vergrootglas wordt gelegd. Deze publieke rol vullen we in met onze ambitie *Europe's preferred airport* te zijn en te blijven. Een ondernemende bedrijfscultuur en een gezonde



financiële huishouding vormen echter wel een noodzakelijke voorwaarde om deze maatschappelijke functie te kunnen vervullen in een open markteconomie.

De economische recessie, de organisatieaanpassing, het tragische ongeval met Turkish Airlines, het security incident tijdens de Kerst dat alle internationale aandacht op ons richtte en de bijzondere winterse omstandigheden maakten 2009 een bewogen jaar. Een jaar dat veel extra inzet heeft gevraagd van onze medewerkers maar ook van alle sectorpartijen. Hen wil ik bedanken voor deze inzet die ons weer trots doet zijn op Schiphol.

Jos Nijhuis
President-directeur

Verslag van de Raad van Commissarissen

Jaarverslag

Hierbij bieden wij het jaarverslag aan waarin de jaarrekening over 2009 is opgenomen. De directie heeft het jaarverslag opgesteld. PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. heeft de jaarrekening gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring. Wij verwijzen u hiervoor naar pagina 217 van dit verslag.

Onze Auditcommissie heeft de jaarrekening uitvoerig besproken met de Chief Financial Officer (CFO) en de externe accountant. Vervolgens hebben wij, in aanwezigheid van de accountant, met de directie het jaarverslag besproken. Deze discussies hebben ons ervan overtuigd dat dit verslag aan alle voorschriften en aan de eisen van transparantie voldoet. Het vormt een goede basis voor de verantwoording die wij als Raad van Commissarissen afleggen voor het gehouden toezicht.

De Raad van Commissarissen stemt in met de jaarrekening en kan zich verenigen met het voorstel van de directie een dividend van EUR 64,6 miljoen over het gestorte aandelenkapitaal uit te keren. Na dotaties aan de herwaarderingsreserve van EUR –27,0 miljoen en de overige wettelijke reserves van EUR –4,9 miljoen wordt het resterende deel van EUR 99,5 miljoen toegevoegd aan de ingehouden winst.

De directie zal de jaarrekening voorleggen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders die plaats heeft op 15 april 2010. Wij stellen de aandeelhouders voor de directie decharge te verlenen voor het gevoerde beleid en de Raad van Commissarissen voor het gehouden toezicht en de jaarrekening vast te stellen.

Werkzaamheden van de Raad van Commissarissen

Algemeen

Op 16 april 2009 is de heer Kalff na twaalf jaar teruggetreden als commissaris. De heer Kalff was tevens voorzitter van de Raad van Commissarissen. De Raad van Commissarissen spreekt zijn grote waardering uit voor de manier waarop de heer Kalff zich in de afgelopen twaalf jaar ingezet heeft voor de onderneming. De heer Ruys is de heer Kalff opgevolgd als voorzitter. Mevrouw Maas is gekozen tot vice-voorzitter. De heer



Hazewinkel is per 16 april 2009 toegetreden als lid van de Raad van Commissarissen. De heer Hazewinkel is tevens lid geworden van de Auditcommissie. Ook is hij de heer Woltman opgevolgd als voorzitter van de Remuneratiecommissie. De heer Woltman is in 2009 lid geworden van de Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie. In het kader van de industriële samenwerking met Aéroports de Paris S.A. is de heer Graff, President & CEO van Aéroports de Paris S.A., op 15 juli 2009 toegetreden tot de Raad van Commissarissen. Ook is hij lid geworden van de Auditcommissie.

Met uitzondering van de heer Graff zijn al onze leden onafhankelijk in de zin van de Corporate Governance Code. De heer Graff heeft de Franse nationaliteit en de overige leden hebben de Nederlandse nationaliteit. Op pagina 104 t/m 105 van dit verslag wordt nadere persoonlijke informatie over elk lid van de Raad van Commissarissen verschaft.

De heer Rutten is herbenoemd voor vier jaar als lid van de directie en Chief Operations Officer (COO).

In het begin van het jaar heeft het tragische ongeval met Turkish Airlines grote inzet gevraagd van de operatie. De Raad van Commissarissen heeft uitgebreid stil gestaan bij dit ongeval en de gevolgen voor alle betrokkenen. Tevens hebben wij de evaluatie hiervan grondig doorgenomen.

De Raad van Commissarissen kwam in 2009 zeven maal bijeen. Twee keer waren wij voltallig; vier keer kon één lid niet aanwezig zijn en één maal waren twee leden afwezig. Voorafgaand aan en na iedere vergadering is zonder aanwezigheid van de directie vergaderd. Tijdens deze bijeenkomsten is behalve ons eigen functioneren ook dat van de directie als geheel en van de directieleden afzonderlijk besproken. Eind 2009 is de Raad van Commissarissen geëvalueerd door een externe partij die naast het functioneren van

de Raad als geheel, werkmethoden en procedures ook het functioneren van de afzonderlijke commissies en van iedere commissaris individueel heeft beoordeeld.

Buiten deze vergaderingen is vele malen contact geweest tussen de voorzitter, andere leden van de Raad van Commissarissen en de directie. Er hebben zich geen transacties voorgedaan waarbij tegenstrijdige belangen van bestuurders, commissarissen, aandeelhouders en/of externe accountant speelden of spelen die van materiële betekenis zijn voor de vennootschap en/of de betreffende bestuurders, commissarissen, aandeelhouders en/of externe accountant.

Wij hebben tijdens onze vergaderingen uitvoerig gesproken over de herijking van de strategie, mede ingegeven door de veranderende mondiale dynamiek en de toenemende concurrentie in de luchtvaartsector. Een ingrijpende organisatie-aanpassing, verdere kosten-beheersing en

aangepaste investeringsplannen waren nodig om onze organisatie beter te kunnen laten anticiperen op de diverse (internationale) ontwikkelingen en om de concurrentiepositie van de mainport veilig te stellen. De urgentie van de genomen maatregelen werd tevens onderstreept door de effecten van de wereldwijde economische crisis die duidelijk voelbaar werden in het afgelopen jaar.

De Raad van Commissarissen heeft de budgetten en het meerjarig businessplan besproken en goedgekeurd. De bespreking hiervan had een bijzonder karakter omdat meer dan in andere jaren aandacht werd besteed aan verschillende scenario's, marktontwikkelingen en – verwachtingen en aan een meer uitvoerige concurrentie- en risicoanalyse. Op het gebied van investeringen zijn hierbij uitvoerig de plannen met betrekking tot het bagagesysteem en toekomstige uitbreidingen van de terminal aan de orde geweest. Ook is intensief gesproken over de inzet van de havengeldtarieven om de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol te verstevigen. Het verlagen van de havengeldtarieven in 2009 en het niet verhogen ervan in 2010 dragen hieraan bij. In dat kader heeft ook het afschaffen van de vliegbelasting een positief effect gehad.

De industriële samenwerking die de onderneming in 2008 is aangegaan met Aéroports de Paris S.A. heeft onze aandacht gekregen door nader in te gaan op de gestelde doelen en de voortgang bij de implementatie van de vele gezamenlijk ontwikkelde initiatieven.

Corporate Responsibility is een integraal onderdeel van de strategie van Schiphol. De voor de onderneming relevante maatschappelijke aspecten van ondernemen zijn ook tijdens de vergadering van de Raad veelvuldig aan de orde geweest.

Ten slotte hebben wij tijdens diverse vergaderingen met de directie over de verhouding met de aandeelhouders van Schiphol gesproken.

Financiële rapportage

In elke vergadering zijn na een nadere toelichting van de directie de maandrapportages besproken, waarin de actuele resultaten werden vergeleken met het Corporate Budget 2009 en de cijfers in 2008. Onderwerpen die hierbij onder meer aan de orde kwamen, waren de ontwikkeling van de operationele en commerciële resultaten en kosten, de impact van de organisatieaanpassing

op deze resultaten en kosten, de rendementsontwikkeling alsmede de financiering en liquiditeitspositie van de onderneming.

De financiering van de onderneming is in 2009 voortvarend ter hand genomen door in het begin van het jaar te voorzien in de financieringsbehoefte van 2009 en in oktober 2009 de noodzakelijke financiering aan te trekken voor 2010.

Voor wat betreft het zogenaamd superdividend, heeft de directie in het begin van het jaar geconstateerd dat niet werd voldaan aan de voorwaarden voor een uitkering van een tweede tranche in 2009. Dat is in lijn met de constatering van de Raad van Commissarissen in 2008 dat uitkering van de tweede tranche van maximaal EUR 500 miljoen niet opportuun was. We hebben vastgesteld dat het besluit om niet tot uitkering over te gaan uitvoerig door de directie is besproken met de aandeelhouders en dat de aandeelhouders achter dit besluit staan.

Afgelopen jaar is nauwlettend gekeken naar het effect van de resultaatontwikkeling, de balansverhoudingen en vermogenspositie op de kredietwaardigheid van de onderneming. Aangezien de kredietwaardigheid sinds 2008 onder druk stond, stellen wij met tevredenheid vast dat, ondanks de negatieve effecten van de economische crisis op de resultaten van de onderneming, de belangrijkste credit ratings gehandhaafd zijn.

Centrale Ondernemingsraad

De Raad van Commissarissen, directie en Centrale Ondernemingsraad hebben in 2009 hoofdzakelijk en veelvuldig open gesproken over onder andere de ingrijpende organisatieaanpassing. Leden van de Raad van Commissarissen zijn op één na in alle overlegvergaderingen van de bestuurder met de Centrale Ondernemingsraad aanwezig geweest. Wij hebben deze bijeenkomsten als constructief en informatief ervaren en gewaardeerd.

Commissies van de Raad

Onze Raad telde in 2009 vier commissies: de Auditcommissie, de Selectie- en benoemingscommissie, de Remuneratiecommissie en de Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie. Voor iedere permanente commissie is een reglement opgesteld dat is gepubliceerd op de website www.schiphol.nl onder 'Investor Relations'.

De commissies vergaderen zelfstandig en doen op deelreinen het voorbereidende werk voor onze Raad als geheel. Van elke commissievergadering wordt verslag gedaan in een vergadering van de Raad van Commissarissen op basis waarvan besluitvorming in de gehele Raad plaatsvindt.

Auditcommissie

De Auditcommissie heeft drie keer vergaderd, waarbij zij één keer voltallig was. De commissie heeft met de directie en de accountant uitvoerig de jaarrekening 2008, het jaarverslag 2008, de managementletter 2009, het risicomanagementbeleid, de halfjaarcijfers 2009, de persberichten hierover en het interne en externe auditplan 2009 besproken.

Het financieringsplan 2009 en 2010 is besproken en is door de Raad van Commissarissen goedgekeurd. Ook is het beleid met betrekking tot de verzekeringen en belastingen aan de orde geweest. Op het gebied van verzekeringen heeft de Raad van Commissarissen ingestemd met het verlagen van de terrorismedekking tot een niveau dat meer in overeenstemming is met de mate van dekking van vergelijkbare Europese luchthavens en andere bedrijven met een vergelijkbare omvang en complexiteit.

Selectie- en benoemingscommissie

In 2009 is onder meer de herbenoeming van de heer Rutten besproken. Vooruitlopend op het aftreden na twaalf jaar van de heer Woltman tijdens de eerstvolgende Algemene Vergadering van Aandeelhouders, is het profiel van zijn opvolger of opvolgster besproken en is met de COR over het proces omtrent zijn opvolging overlegd.

Remuneratiecommissie

Een uitgebreid verslag van deze vergaderingen en een uiteenzetting van het remuneratiebeleid worden nader besproken in het Remuneratierapport op pagina 98 van dit Jaarverslag.

Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie

De Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie is in 2009 twee maal samengekomen. Naast de gedeeltelijke integratie van het Corporate Responsibility verslag in het Financiële Jaarverslag is gesproken over duurzame mobiliteit. Ook is onder meer de energiestrategie en watermanagement aan de orde geweest.

Schiphol, 19 februari 2010
De Raad van Commissarissen

	Audit	Selectie- en benoeming	Remuneratie	Public Affairs
Aantal vergaderingen 2009	3	0	3	2
mr. A. Ruys (Voorzitter)		• (v)		
drs. T.A. Maas – de Brouwer (Vice-voorzitter)		•		• (v)
mr. H. Van den Broek			•	
dr. F.J.G.M. Cremers*	• (v)		•	
P. Graff	•			
H.J. Hazewinkel RA*	•		• (v)	
mr. W.F.C. Stevens	•	•		•
T.H. Woltman			•	•
President-directeur		•	•	•
Chief Financial Officer	•			•
Directeur Corporate Control	• (s)			
Directeur Corporate Affairs				• (s)
Directeur Human Resources			• (s)	

v = voorzitter

s = secretaris

* Financieel expert in de zin van de Corporate Governance Code



Belangrijke data

Algemene Vergadering van Aandeelhouders	15 april 2010
Publicatie halfjaarresultaten 2010	30 augustus 2010
Publicatie jaarcijfers 2010	17 februari 2011*
Algemene Vergadering van Aandeelhouders	14 april 2011*

* Deze data kunnen nog gewijzigd worden

Aandeelhouders Schiphol Group

Staat der Nederlanden	129.880 aandelen A	(69,77%)
Gemeente Amsterdam	37.276 aandelen A	(20,03%)
Aéroports de Paris S.A.	14.892 aandelen B	(8,00%)
Gemeente Rotterdam	4.099 aandelen A	(2,20%)
Totaal	186.147 aandelen	(100,00%)

Meer informatie kan worden verkregen via Investor Relations:
tel: +31 (0)20 601 2570
email: investor_relations@schiphol.nl
internet: www.schiphol.nl

Aandeelhoudersinformatie

Aandelenkapitaal

Het maatschappelijk kapitaal van N.V. Luchthaven Schiphol bedraagt momenteel EUR 143 miljoen en is verdeeld in 300.000 aandelen A en 14.892 aandelen B, elk EUR 454 in nominale waarde. Hiervan zijn 171.255 aandelen A en 14.892 aandelen B geplaatst. Sinds 31 december 2008 hebben zich geen wijzigingen voorgedaan in het maatschappelijk kapitaal en het aantal geplaatste aandelen.

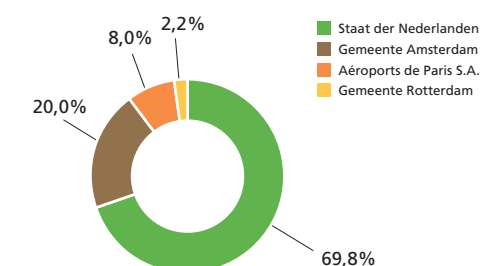
Dividendbeleid

In 2009 is het dividendbeleid herzien en is een maximale pay-out mogelijk van 50% (was 40%) van het resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat), exclusief de waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen (na belasting) en exclusief het eenmalige positieve resultaat als gevolg van de bijstelling van de initieel in 2006 verwerkte effecten van de met de belastingdienst gesloten vaststellingsovereenkomst over de fiscale openingsbalans.

Het resultaat van EUR 132 miljoen in 2009 resulteert in een winst per aandeel van EUR 710. Het resultaat, aangepast ten behoeve van het dividend, bedraagt EUR 129 miljoen en het voorstel is om een dividend per aandeel uit te keren van EUR 347.

In 2008 is aan de toenmalige aandeelhouders (de Staat der Nederlanden, Gemeente Amsterdam, Gemeente Rotterdam) een eerste tranche superdividend uitgekeerd van EUR 500 miljoen. Begin 2009 heeft de directie van Schiphol Group geconstateerd dat niet werd voldaan aan de voorwaarden voor een uitkering van een tweede tranche in 2009 en is besloten om niet tot uitkering van een tweede tranche van maximaal EUR 500 miljoen over te gaan. Dit is uitvoerig door de directie besproken met de Raad van Commissarissen en de aandeelhouders die hebben aangegeven achter dit besluit te staan.

Aandeelhouders Schiphol Group



Credit rating

Schiphol Group heeft contractuele afspraken met Standard & Poor's Rating Services (Standard & Poor's) en Moody's Investor Services (Moody's) over de levering van rating informatie. Schiphol Group onderhoudt een proactieve dialoog met beide rating informatie leveranciers. De lange-termijn rating van Standard & Poor's is A flat (A) met een 'stable outlook' eind 2009 en was A flat met 'negative outlook' eind 2008. Ondanks dat de stand-alone rating is verlaagd in 2009 naar A minus (A-), heeft Standard & Poor's de lange-termijn rating gehandhaafd omdat als relevante factor, in tegenstelling tot voorgaande jaren, is meegewogen dat de Staat aandeelhouder is. De lange-termijn rating van Moody's is A1 met een 'stable outlook'. Er zijn geen wijzigingen geweest in de rating van Moody's in 2009. Deze lange-termijn ratings zijn vooral van belang ter ondersteuning van het Euro Medium Term Note programma, waaronder Schiphol Group langlopende leningen aantrekt.

Standard & Poor's en Moody's geven ook een korte-termijn rating af. Die is vooral belangrijk ter ondersteuning van het Euro-Commercial Paper (ECP) programma van Schiphol Group. De korte-termijn rating is P-1 bij Standard & Poor's en A-1 bij Moody's.

Doelstellingen en strategie

Wij willen één van de meest toonaangevende luchthavenondernemingen van de wereld zijn die duurzame waarde creëert voor haar stakeholders, met Amsterdam Airport Schiphol als Europe's preferred airport.

Amsterdam Airport Schiphol is onze grootste en belangrijkste asset. Het handhaven en versterken van haar concurrentiepositie als knooppunt van continentaal en intercontinentaal luchtverkeer en als mainport, blijft de belangrijkste doelstelling waarop onze strategie is gericht.

Vergeleken met de jaren hiervoor, hebben we onze strategische koers herijkt, waarbij we meer dan voorheen hebben bepaald hoe we onze maatschappelijke functie willen invullen. Met deze herijking, de daaruit voortvloeiende ingrijpende aanpassing van onze organisatie en de verscherpte focus op kostenbeheersing anticiperen wij adequaat op zowel de korte termijn- als lange termijn ontwikkelingen.

Onze strategie wordt geschraagd door twee pijlers: de maatschappelijke functie die de luchthaven vervult en een ondernemende bedrijfsvoering. Deze twee pijlers staan niet op zichzelf. De samenhang en interactie tussen de maatschappelijke functie en de ondernemende bedrijfsvoering is immers cruciaal voor een robuuste en toekomstbestendige ontwikkeling. De invulling van de maatschappelijke functie moet daarbij voldoen aan de randvoorwaarden die aan een gezonde bedrijfsvoering zijn gesteld.

Maatschappelijke functie

Onze maatschappelijke functie – *Serving the Netherlands* – kan het beste worden omschreven door de samenhang tussen de volgende elementen:

- De luchthaven faciliteert het uitgebreide, mondiale netwerk van AirFrance-KLM, haar SkyTeam partners en van andere allianties en luchtvaartmaatschappijen. Als multimodaal knooppunt verbindt Amsterdam Airport Schiphol ons land met de rest van de wereld, voor zowel passagiers als luchtvracht.
- Schiphol zorgt niet alleen voor directe werkgelegenheid van circa 60.000 mensen op de

locatie Schiphol, maar ook is zij de motor voor veel indirecte werkgelegenheid in de regio en daarbuiten. Daarnaast speelt Amsterdam Airport Schiphol een belangrijke rol in het aantrekken van (internationale) bedrijven die baat hebben bij snelle, mondiale verbindingen en een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

- Amsterdam Airport Schiphol functioneert als een multimodaal knooppunt voor Nederland, de Randstad en de Metropoolregio Amsterdam. De verschillende netwerken van weg-, rail- en luchtvaartinfrastructuur kunnen zich nog verder ontwikkelen tot een uitgebreid, hoogfrequent en efficiënt vervoersysteem.
- Wij investeren de komende jaren in de kwaliteit en capaciteit van de luchthaven. Hierdoor zorgt Amsterdam Airport Schiphol ervoor dat zij straks klaar is om de geplande groei ook daadwerkelijk te realiseren.
- Als verantwoord ondernemer geven wij grote aandacht aan veiligheid, milieu, medewerkers en de omgeving. Dat doen wij door gericht beleid, investeringen en innovaties. Onze maatschappelijke rol vraagt dat wij onze verantwoordelijkheid nemen naar de omgeving. We zien het als een grote uitdaging en kans om de juiste afwegingen te maken tussen economie en milieu, tussen luchtvaart en leefbaarheid.

Ondernemende bedrijfsvoering

Tweede pijler onder onze strategie is een ondernemende bedrijfsvoering, gericht op het versterken van Amsterdam Airport Schiphol als innovatief en financieel gezond bedrijf. Om dit te bereiken hebben wij ons de volgende doelen gesteld:

- De bedrijfsvoering van Schiphol Group moet competitief zijn en lean & mean. De organisatie richt zich primair op haar klanten en zoekt proactief naar verbeteringen en innovatieve oplossingen. Dat vraagt om een betrouwbare, efficiënte en doelgerichte organisatie.
- Verantwoord ondernemen betekent ook economisch verantwoord ondernemen. Hiervoor is een financieel gezonde bedrijfsvoering nodig met minimaal een marktconform rendement en waardecreatie voor onze aandeelhouders. De belangrijkste criteria voor een financieel gezonde bedrijfsvoering zijn

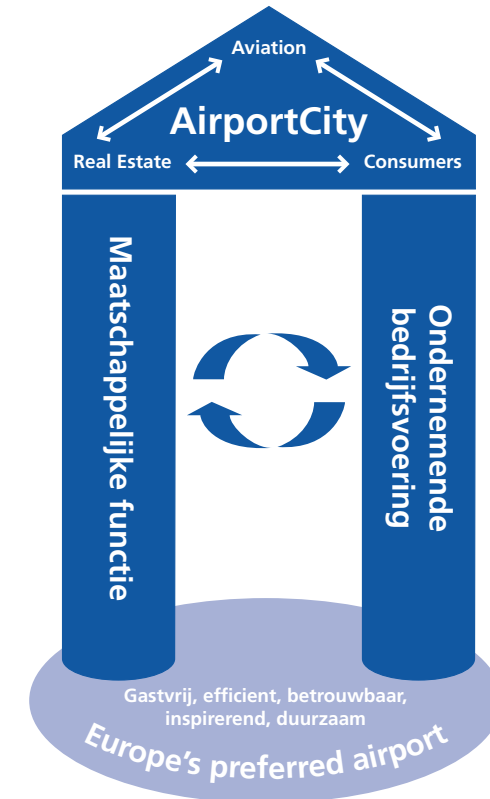
een grote mate van financiële stabiliteit en handhaving van onze A-rating.

- Gelet op de huidige economische ontwikkelingen zet Amsterdam Airport Schiphol voor de korte termijn in op een daling van de kosten voor de luchtvaartmaatschappijen. Ook voor de langere termijn blijven wij streven naar een concurrerend kostenniveau. Tegelijkertijd blijft de luchthaven Schiphol investeren in infrastructuur en kwaliteit, om haar maatschappelijke rol in te vullen.
- De tariefstelling van Aviation (passagiers, vracht en luchtvaartmaatschappijen) wordt gebruikt om met andere luchthavens te kunnen concurreren. Het gelijk houden van onze tarieven voor passagiers en vliegtuigen in april 2010, betekent dat de onderneming tijdelijk genoeg moet nemen met een lager rendement. Tijdelijk, want op de langere termijn zal de business area Aviation haar gemiddelde kapitaalkosten (de WACC) moeten kunnen terugverdienen.
- Onze business areas vormen gezamenlijk de bouwstenen voor een gezond bedrijf. Aviation is hierbij de aanjager voor de activiteiten van Consumers en Real Estate op Amsterdam Airport Schiphol. Omgekeerd versterken Consumers en Real Estate weer de binding met passagiers en vracht en versterken daarmee Aviation. De business areas Consumers en Real Estate richten zich op het behalen van *economic profit* met activiteiten die ten goede komen aan de bedrijfsvoering én bijdragen aan de maatschappelijke functie van de luchthaven. Dit zijn per definitie activiteiten die onderdeel uitmaken van de AirportCity-formule en bijdragen aan een hoogwaardig en onderscheidend vestigingsklimaat dat aansluit bij de ontwikkelingen in de markt.

AirportCity-formule

Onze strategie wordt uitgevoerd via de AirportCity-formule, die is gericht op een integrale ontwikkeling van aviation en non-aviation activiteiten. De uitvoering van deze activiteiten voltrekt zich via onze business areas die elkaar versterken in het creëren van groei en waarde.

Amsterdam Airport Schiphol als hub-luchthaven met een sterke hub-carrier is de pionier van de



succesvolle AirportCity-formule. Een formule die onderdeel is van onze mainportstrategie, waarbij de groei van de luchthaven samengaat met de ontwikkeling van het netwerk aan bestemmingen en de concurrentiekracht van de regio.

Wij zijn voortdurend bezig de AirportCity-formule te verbreden en te verdiepen. Alleen dan kunnen we ons blijvend onderscheiden van andere luchthavens en inspelen op maatschappelijke veranderingen.

Europe's preferred airport

Het is de ambitie van Amsterdam Airport Schiphol om *Europe's preferred airport* te zijn en te blijven. Amsterdam Airport Schiphol wil de beste Europese luchthaven, een prettige en inspirerende omgeving voor al haar gasten om te reizen, te verblijven en te werken. Dit vraagt om een voortdurende alertheid voor de wensen en behoeften van de passagiers en andere gebruikers. Het perspectief van de passagier



en andere gebruikers staat daarom centraal. Om vanuit dit perspectief te handelen hebben wij voor Amsterdam Airport Schiphol de volgende merkwwaarden gekozen: gastvrij, efficiënt, betrouwbaar, inspirerend en duurzaam. Deze waarden zijn de uitgangspunten voor ons handelen.

Corporate Responsibility

Corporate Responsibility wordt steeds meer onderdeel van onze bedrijfsprocessen. Wij willen op het gebied van duurzaamheid een actieve en leidende rol spelen, waarbij innovaties centraal staan. We streven naar een verantwoorde energiehouding, verbetering van de luchtkwaliteit en het vergroten van de bereikbaarheid van Schiphol. Voor energie en mobiliteit zetten we een stap extra en voeren we ambitieuze programma's uit. We zien ons op vele fronten als regisseur van een proces en van een keten aaneengeschakelde activiteiten. In deze rol proberen wij invloed uit te oefenen om negatieve effecten van activiteiten op het luchthaventerrein, waarvoor wij niet direct zelf verantwoordelijk zijn, te verminderen.

Vanuit onze invulling van corporate responsibility wordt aandacht besteed aan veiligheid, duurzaamheid en milieu, mens en maatschappij. Door de aard van onze eigen bedrijfsactiviteiten ligt het zwaartepunt bij veiligheid en milieu.

Concurrerende regio Amsterdam en Randstad

Het netwerk van bestemmingen en Amsterdam Airport Schiphol maken onlosmakelijk deel uit van de regio Amsterdam en de Randstad die hiervan duidelijk profiteren. Dit geldt voor internationale bedrijven die zich er vestigen, de jaarlijkse stroom van toeristen en de arbeidsmarkt. Omgekeerd draagt de internationaal georiënteerde regio Amsterdam bij aan de voor de luchtvaartmaatschappijen belangrijke stroom bestemmingsreizigers. De mainport, ondersteund door de succesvolle AirportCity-formule, is van essentieel belang voor de Randstad die alle zeilen moet bijzetten om haar positie als succesvolle, concurrerende economische regio te kunnen handhaven. Tegelijkertijd is het succes van de regio sterk afhankelijk van de bestuurs- en uitvoeringskracht van het Rijk en decentrale

overheden. Daarbij gaat het vooral om het verbeteren van de infrastructuur, de vestigingslocaties, het woon- en leefklimaat, de kennis- en opleidingsmogelijkheden en de ervaring die we opdoen in een open markteconomie.

Regionale luchthavens

De ontwikkeling van de regionale luchthavens is gericht op een optimaal gebruik van faciliteiten en investeringen op de luchthavens Schiphol, Rotterdam, Eindhoven en Lelystad. De regionale luchthavens Rotterdam en Eindhoven zijn zelfstandig met een eigen marktgebied. Zij vervullen daarnaast een nuttige rol voor een aantal zakelijke bestemmingen en het deels accommoderen van niet mainportgebonden verkeer op Amsterdam Airport Schiphol, zoals vakantievluchten en vluchten van low cost maatschappijen. Lelystad Airport is een belangrijke strategische reserve.

Voor Eindhoven en Lelystad zijn in het kader van de nationale capaciteitsvraag – het accommoderen van circa 70.000 niet-mainport gebonden vliegtuigbewegingen wanneer op Schiphol de capaciteit schaars wordt – regionale Alderstafels georganiseerd.

Internationale strategie

Onze internationale strategie is niet langer gericht op het vermarkten van de AirportCity-formule buiten onze landsgrenzen. Onze internationale focus is nu veel meer gericht op het nog beter faciliteren van onze belangrijkste klanten door samenwerking te zoeken met voor hen belangrijke buitenlandse luchthavens. Indien dit strategisch zinvol is en financieel haalbaar, willen wij ook in deze luchthavens participeren.

Een goed voorbeeld hiervan is de 8% kruisparticipatie in en samenwerking met Aéroports de Paris. Dankzij deze industriële samenwerking kan het dual-hub systeem van Air France-KLM en haar SkyTeam partners op de grond nog beter worden gefaciliteerd. De twee luchthavensondernemingen zijn daarom bezig processen te optimaliseren, kosten te reduceren en de dienstverlening en de kwaliteit te verbeteren. Er zijn daarom ook aanzienlijke voordelen voor de andere allianties en luchtvaartmaatschappijen. Op deze manier wordt de concurrentiepositie ten opzichte van andere

luchthavens en de positie van de mainport verder versterkt.

Het versterken van de concurrentiepositie van de mainport is voor ons een belangrijke strategische overweging bij eventuele internationale stappen. In de praktijk betekent dit dat Schiphol Group zich in de komende jaren met name zal concentreren op een intensieve samenwerking met Aéroports de Paris en een mogelijke uitbouw van de activiteiten op JFK Airport in New York. Daarnaast zullen we bestaande participaties goed blijven beheren en internationale partnerships continueren. Met deze activiteiten behouden we internationale ervaring en kennis in huis, waarmee we onze belangrijkste asset – Amsterdam Airport Schiphol – kunnen versterken.

Directieverslag

We kijken met gemengde gevoelens terug op 2009. De economische crisis heeft onze winstgevendheid behoorlijk onder druk gezet – het netto resultaat daalde van EUR 187 miljoen naar EUR 132 miljoen. We hebben tegelijkertijd onze strategie herijkt en de organisatie aangepast aan de veranderende omstandigheden. Dankzij een bedrijfsbrede stringent doorgevoerde kostenbeheersing, hebben we de daling van het aantal passagiers (8,1%), de daling van hun bestedingen (5,1%), de daling van het aantal vliegtuigbewegingen (8,7%) en de daling van het vrachtvolume (17,9%), in belangrijke mate het hoofd kunnen bieden. De omzet en het structurele kostenniveau zijn daarbij gelijk gebleven. Daarnaast hebben we grote vorderingen gemaakt met betrekking tot ons beleid op het gebied van Corporate Responsibility door het breder dan voorheen in de organisatie te implementeren. Onze prestaties op dit gebied vindt u in dit verslag.

Voor 2010 daagt een broos herstel aan de horizon. Voor de business area Aviation verwachten we een lichte groei in aantal passagiers en vrachtvolume. Door het lage consumentenvertrouwen zal Consumers onder druk blijven staan. Voor Real Estate verwachten we nog geen herstel.



Financiële gang van zaken

In 2009 bleef onze totale netto-omzet met EUR 1.154 miljoen onveranderd ten opzichte van 2008. De stijging van de netto-omzet van de business area's Aviation en Alliances & Participations met EUR 38 miljoen werd teniet gedaan door de daling van de netto-omzet van business area Consumers met EUR 38 miljoen. De netto-omzet van de business area Real Estate bleef nagenoeg onveranderd.

De waardeveranderingen van ons vastgoed bedroegen EUR 40 miljoen negatief in 2009 (EUR 19 miljoen in 2008). Ontwikkeling van vastgoed deed de waarde toenemen met EUR 3 miljoen (EUR 47 miljoen in 2008), terwijl de bestaande portefeuille in waarde daalde met EUR 43 miljoen (-EUR 28 miljoen in 2008).

De bedrijfslasten zijn gestegen met 5,2% van EUR 881 miljoen in 2008 naar EUR 927 miljoen in 2009. Deze ontwikkeling kan voor een belangrijk deel worden toegeschreven aan eenmalige kosten van de organisatieaanpassing van EUR 31 miljoen en bijzondere waardeverminderingen van EUR 13 miljoen, onder andere van contractgerelateerde activa en van projecten die geen doorgang meer zullen vinden. Gecorrigeerd voor deze bijzondere posten zijn de bedrijfslasten in 2009 (EUR 882 miljoen) nagenoeg gelijk aan die van 2008 (EUR 881 miljoen).

Een daling op Amsterdam Airport Schiphol in 2009 van het aantal passagiers met 8,1% en van het aantal vliegtuigbewegingen met 8,7% leidt niet per definitie tot lagere bedrijfslasten.

Afschrijvingskosten en kosten van onderhoud stijgen doordat wij de piekuren drukker en de daluren rustiger hebben zien worden en wij onze capaciteit in stand moeten houden en op onderdelen moeten blijven uitbreiden. Een belangrijk deel van de andere bedrijfslasten, zoals schoonhouden, energie en water en

beveiliging, heeft evenzeer een vast karakter aangezien vorenstaande ontwikkeling in piek- en dalbezetting niet van dusdanige omvang is dat wij belangrijke wijzigingen in onze 24/7 operatie zouden kunnen aanbrengen.

In 2009 zijn de beveiligingskosten (de kosten van het reporting segment Security) op Amsterdam Airport Schiphol toegenomen met EUR 16 miljoen en bedragen nu EUR 237 miljoen; dit is 37,7% van de bedrijfslasten van de business area Aviation (37,5% in 2008). Helaas wegen de besparingen die Amsterdam Airport Schiphol realiseert door onder meer een efficiënte en innovatieve implementatie van beveiligingsvoorschriften niet op tegen de extra kosten van nieuwe maatregelen die zij op dit gebied moet uitvoeren.

Het exploitatieresultaat nam in 2009 af met 36,4% (- 29,9% in 2008), van EUR 294 miljoen tot EUR 187 miljoen. Exclusief waardeverandering van de beleggingen in vastgoed en kosten van de organisatieaanpassing nam het exploitatieresultaat af met 6,0% (-10,7% in 2008), van EUR 275 miljoen in 2008 tot EUR 258 miljoen in 2009.

In 2006 heeft Schiphol Group een eenmalige bate van EUR 309 miljoen verwerkt in verband met de in dat jaar met de Belastingdienst gesloten vaststellingsovereenkomst over de fiscale openingsbalans per 1 januari 2002.

In 2009 heeft een bijstelling plaatsgevonden van deze initiële verwerking die aanleiding geeft tot een aanvullende eenmalige belastingbate van EUR 33 miljoen.

Het netto resultaat over 2009 (toekomend aan de aandeelhouders) bedraagt EUR 132 miljoen (EUR 187 miljoen in 2008). Exclusief waardeverandering van ons vastgoed en de eenmalige belastingbate bedraagt het netto resultaat in 2009 EUR 129 miljoen (EUR 173 miljoen in 2008); een daling van 25,2% (- 25,8% in 2008).

Het rendement op het eigen vermogen (ROE) kwam uit op 4,5% (6,4% in 2008). Als de waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen en eenmalige belastingbate niet worden meegerekend, bedroeg de ROE in 2009 4,4% (5,9% in 2008).

Netto-omzet

De business area Aviation levert de grootste bijdrage aan de totale netto-omzet. Voorts is de omzetgroei van Aviation met 5,4% (- 1,6% in 2008) hoger dan de groei bij de overige business areas. Deze omzetstijging wordt vooral veroorzaakt door een verhoging van de tarieven per 1 november 2008. Hoewel deze tarieven per 1 april 2009 weer zijn verlaagd, waren de tarieven in 2009 gemiddeld hoger dan in 2008. De omzetstijging dankzij de verhoging van de tarieven wordt deels tenietgedaan door de daling van het aantal passagiers (-8,1%) en het aantal vliegtuigbewegingen (-8,7%). De door de NMa opgelegde verplichte verrekening over de jaren 2005 en 2006 had een negatief effect van EUR 31 miljoen op de netto-omzet in 2008 (EUR 1 miljoen positief effect in 2009.) De netto-omzet bij de business area Consumers daalde in 2009 met 12,7% (+ 0,4% in 2008). De daling deed zich voor bij vrijwel alle bedrijfsactiviteiten van de business area en wordt vooral veroorzaakt door de daling in het aantal passagiers en het afgenomen consumentenvertrouwen. De netto-omzet van de business area Real Estate bleef nagenoeg gelijk (een stijging van 8,7% in 2008). Een stijging in huuropbrengsten van gebouwen die in 2008 en 2009 werden opgeleverd, werd tenietgedaan door een daling in opbrengsten uit geleverde diensten aan huurders.

De netto-omzet van de business area Alliances & Participations groeide met 5,3% (+8,7% in 2008). Deze groei wordt vooral veroorzaakt door de activiteiten van Schiphol Telematics. Eind 2008 heeft Schiphol Telematics klant-, hardware en servicecontracten overgenomen van KPN. Voor een gedetailleerde verklaring van de ontwikkeling in netto-omzet en resultaat wordt verwezen naar de hoofdstukken per business area.

EUR miljoen	2009	2008	%
Aviation	674,2	639,7	5,4%
Consumers	263,5	301,8	-12,7%
Real Estate	134,9	135,1	-0,2%
Alliances & Participations	81,3	77,2	5,3%
Totaal	1.153,8	1.153,9	0,0%

Bedrijfslasten

De stijging van de bedrijfslasten met ruim EUR 45 miljoen kan voor een belangrijk deel worden toegeschreven aan de combinatie van:

- kosten van de organisatieaanpassing (EUR 31 miljoen);
- een stijging van de afschrijvingslasten (EUR 11 miljoen) door investeringen in nieuwe bagage- en beveiligingsinstallaties welke stijging deels gecompenseerd wordt door een verlenging van de afschrijvingstermijnen van ICT;
- een bijzondere waardevermindering op contractgerelateerde activa van EUR 6 miljoen in verband met lagere verkoopprognoses drank en tabak en bijzondere waardeverminderingen van EUR 7 miljoen betreffende projecten die geen doorgang meer zullen vinden;
- lagere kosten van inhuur extern personeel (EUR 9 miljoen) en van inkoop van drank en tabak wat is gerelateerd aan lagere verkopen (EUR 8 miljoen);
- een stijging van de beveiligingskosten (EUR 4 miljoen) door additionele maatregelen en een stijging van de inhuurtarieven;
- een stijging van de personeelskosten (EUR 4 miljoen) door onder meer de algemene salarisverhoging per 1 april 2009 van 1,75%.

EUR miljoen	2009	2008	%
Uitbestedingen en overige externe kosten	509,1	520,6	- 2,2%
Personeelsbeloningen	186,5	182,4	2,3%
Afschrijvingen	182,9	172,0	6,3%
Bijzondere waardeveranderingen	13,2	0,3	
Organisatieaanpassing	31,3	0	
Overige bedrijfskosten	3,8	6,0	-36,9%
Totaal	926,7	881,3	5,2%



Organisatieaanpassing

Gedwongen door gewijzigde concurrentieomstandigheden is in januari 2009 besloten tot een herijking van onze strategie die ondermeer aanpassingen in onze organisatie en kostenstructuur tot gevolg had. De huidige economische crisis heeft de noodzaak van een snelle invoering van de bijgestelde strategie vergroot. Op 18 mei is met de betrokken vakorganisaties een sociaal plan overeengekomen en in juni heeft de ondernemingsraad een positief advies gegeven over de voorgenomen organisatieaanpassing per 1 juli 2009. Het sociaal plan voorziet onder meer in de inrichting van een mobiliteitscentrum, individuele vertrekregelingen en compensatie bij uitbesteding van werkzaamheden. De gezamenlijke kosten die hiermee zijn gemoeid bedragen EUR 31 miljoen. Mede als gevolg van deze organisatieaanpassing is het personeelsbestand sinds begin 2009 met 5,4% gekrompen. In 2010 zal naar verwachting, mede als gevolg van uitbesteding, het personeelsbestand nog eens met circa 16% afnemen waarvan het effect op onze bedrijfslasten pas gedurende 2010 en 2011 zichtbaar zal worden.

Uitbestedingen en overige externe kosten

De uitbestedingen en overige externe kosten zijn in 2009 gedaald met 2,2% (+ 5,9% in 2008), van EUR 521 miljoen naar EUR 509 miljoen. De totale kosten van beveiliging op Amsterdam Airport Schiphol, zijnde de kosten van het reporting segment Security, stegen met EUR 16 miljoen en bedragen nu EUR 237 miljoen; dit is 37,7% van de bedrijfslasten van de business area Aviation (2008: 37,5%). De totale kosten van beveiliging worden in diverse categorieën van de bedrijfslasten verantwoord, waarvan uitbestedingen en overige externe kosten, personeelsbeloningen en afschrijvingen de belangrijkste zijn. In de uitbestedingen en overige externe kosten worden ook de kosten verantwoord voor onder meer:

- Onderhoud (EUR 68 miljoen); een stijging van EUR 3 miljoen door naar 2009 verschoven plannings en hogere inkooprijzen.
- Inhuur extern personeel (EUR 22 miljoen); een daling van EUR 9 miljoen onder meer door een daling in het aantal uitzendkrachten.
- Energie en water (EUR 28 miljoen); een stijging van EUR 3 miljoen door hogere inkooprijzen.

- Inkoop van drank en tabak (EUR 28 miljoen); een daling van EUR 8 miljoen gerelateerd aan lagere verkopen.

Personeelsbeloningen

De personeelsbeloningen stegen in 2009 met 2,3% (8,6% in 2008), van EUR 183 miljoen naar EUR 186 miljoen. Deze toename is een gevolg van hogere salarissen en kosten van de participatieregeling, CAO-regeling voor winstdeling (2,8%) en van een afname van het gemiddelde personeelsbestand met 10 FTE's, van 2.506 naar 2.496 (-0,4%). Lagere overige personeelsbeloningen (-0,1%) zorgden uiteindelijk voor de 2,3% stijging van de personeelsbeloningen. De pensioenlasten bleven met EUR 20 miljoen gelijk aan 2008. De contractloonstijging per 1 april 2009 bedroeg 1,75%.

Afschrijvingen

De afschrijvingen stegen in 2009 met 6,3% (0,7% in 2008), van EUR 172 miljoen tot EUR 183 miljoen. Deze toename van EUR 11 miljoen is het vooral het gevolg van investeringen in nieuwe bagage- en beveiligingsinstallaties die in 2008 en 2009 in gebruik zijn genomen. Voor een deel wordt dit effect gecompenseerd door lagere afschrijvingen op ICT van EUR 6 miljoen door een verlenging van de afschrijvingstermijnen.

Bijzondere waardeveranderingen

De bijzondere waardeveranderingen bedroegen in 2009 EUR 13 miljoen (EUR 0,3 miljoen in 2008). Naar aanleiding van een verslechterde verkoopprognose drank en tabak door ondermeer een afname in passagiersaantallen en -bestedingen is een bijzondere waardevermindering van EUR 6 miljoen toegepast op de contractgerelateerde activa die wij begin 2007 hebben overgenomen van KLM Tax Free Services. Voorts zijn bijzondere waardeverminderingen van EUR

Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen		EUR miljoen
2009		196
2008		172
2007		175

7 miljoen toegepast op enkele projecten die geen doorgang meer zullen vinden.

Overige bedrijfskosten

Onder de overige bedrijfskosten worden diverse bedrijfskosten verantwoord. In 2009 zijn net als in 2008, geen bijzondere posten opgenomen.

Resultaat

Het exploitatieresultaat over 2009 bedraagt EUR 187 miljoen (EUR 294 miljoen in 2008); een afname van 36,4% vergeleken met 2008. Deze daling van EUR 107 miljoen is onder andere te verklaren door de EUR 59 miljoen waardeverandering – EUR 19 miljoen positief in 2008 en EUR 40 miljoen negatief in 2009 – van onze vastgoedbeleggingen. Ook de eenmalige kosten van de organisatieaanpassing (EUR 31 miljoen) waren een reden voor deze daling.

De EBITDA, het resultaat voor aftrek van rente, belastingen, afschrijvingen en waardeveranderingen, bedroeg EUR 383 miljoen en is daarmee 17,9% lager dan de EUR 466 miljoen uit 2008.

Het negatieve saldo van financiële baten en lasten steeg van EUR 54 miljoen in 2008 naar EUR 91 miljoen in 2009. Deze stijging kan vooral worden toegeschreven aan de toename van het rentedragend vreemd vermogen gedurende 2008 en 2009 van EUR 907 miljoen ultimo 2007 naar EUR 2.026 miljoen ultimo 2009. Deze toename van EUR 1.119 miljoen betreft vooral plaatsingen onder het Euro Medium Term Note (EMTN) programma van EUR 920 miljoen in 2008 (in verband met de uitkering van het superdividend en de aankoop van ons 8%-belang in Aéroports de Paris S.A.).

Het resultaat deelnemingen over 2009 bedroeg EUR 26,9 miljoen. Dit is hoger dan de EUR 10,2 miljoen over 2008, wat vooral wordt veroorzaakt door de aankoop per 1 december 2008 van ons 8%-belang in Aéroports de Paris S.A.

In 2009 geeft een bijstelling van de initieel in 2006 verwerkte effecten van de met de Belastingdienst gesloten vaststellingsovereenkomst over de fiscale openingsbalans per 1 januari 2002 aanleiding tot een eenmalige belastingbate van EUR 33 miljoen. Voorts was in 2009 sprake van een eenmalige vrijval in

kortlopende belastingverplichtingen van EUR 3,6 miljoen, onder meer naar aanleiding van de in dat jaar ingediende belastingaangifte over 2007. In 2008 was sprake van een eenmalige vrijval van EUR 1,7 miljoen naar aanleiding van de in dat jaar ingediende belastingaangifte over 2006. De effectieve belastingdruk over 2009 bedroeg -10,2% vooral als gevolg van voornoemde eenmalige belastingbate. Over 2008 bedroeg de effectieve belastingdruk nog 26,1%, nagenoeg gelijk aan het nominale tarief van 25,5%.

In 2009 kwam de RONA na belasting uit op 3,8% (5,6% in 2008). Exclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen en kosten voor organisatieaanpassing bedroeg de RONA dit verslagjaar 4,8% (5,3% in 2008).

Ontwikkeling van de kasstromen

De operationele kasstroom daalde in 2009 van EUR 421 miljoen naar EUR 327 miljoen. De belangrijkste oorzaak hiervoor is een toename van de kasstroom van EUR 60 miljoen in 2008 in verband met de heffing, namens de Belastingdienst, van de in dat jaar geïntroduceerde vliegbelasting en een afname van de kasstroom van EUR 60 miljoen in 2009 door afschaffing van deze heffing. De kasstroom uit investeringsactiviteiten daalde van EUR 935 miljoen in 2008 naar EUR 213 miljoen in 2009. De kasstroom uit investeringsactiviteiten in 2008 is inclusief de acquisitie van ons 8%-belang in Aéroports de Paris S.A. voor EUR 538 miljoen en de uitbreiding van ons belang in Airport Real Estate Basisfonds CV (ACRE Fund) en Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd voor gezamenlijk EUR 46 miljoen. Daarnaast komen de investeringen in vaste activa in 2009 lager uit (EUR 215 miljoen in vergelijking tot EUR 350 miljoen in 2008).

Het saldo van de kasstroom uit operationele en investeringsactiviteiten – de zogenoemde *free cash flow* – bedroeg in 2009 EUR 114 miljoen positief tegen EUR 514 miljoen negatief in 2008.

De kasstroom uit financieringsactiviteiten is in 2009 gedaald van EUR 610 miljoen naar EUR 173 miljoen. De kasstroom uit financieringsactiviteiten omvat in 2009 de opname van langlopende leningen van EUR 394 miljoen (EUR 938 miljoen in 2008). In 2009 werd een regulier dividend betaald van EUR 69 miljoen (EUR 593 miljoen in 2008, bestaande uit

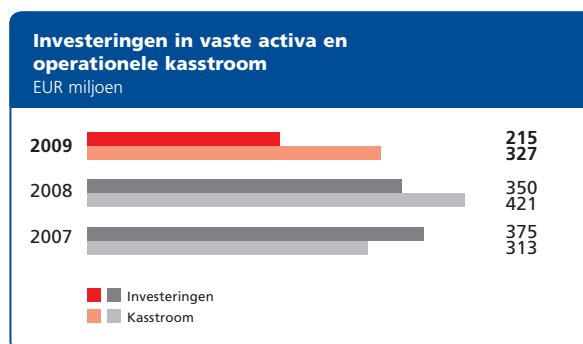
regulier- én superdividend). Ten slotte werden leningen en leaseverplichtingen afgelost tot een bedrag van EUR 183 miljoen (EUR 94 miljoen in 2008).

De netto kasstroom bedroeg in 2009 EUR 287 miljoen (EUR 96 miljoen in 2008) en deed het saldo van de liquide middelen en kortlopende schulden aan kredietinstellingen stijgen van EUR 237 miljoen eind 2008 naar EUR 524 miljoen eind 2009.

De belangrijkste investeringsprojecten in 2009 waren:

- EUR 78 miljoen voor het 70 MB bagageprogramma;
- EUR 17 miljoen voor de ontwikkeling van het kantoorgebouw TransPort;
- EUR 14 miljoen voor ICT;
- EUR 11 miljoen voor beveiliging;
- EUR 7 miljoen voor bagage screening;
- EUR 5 miljoen voor de ontwikkeling van vrachstation 18 en 19;
- EUR 5 miljoen voor de tweede fase van het kantoorgebouw The Outlook;
- EUR 3 miljoen voor vastgoedontwikkeling in Malpensa, Italië.

De business area Aviation heeft met EUR 143 miljoen (EUR 216 miljoen in 2008) het grootste aandeel in de totale investeringen. De business area Real Estate volgt met EUR 43 miljoen (EUR 93 miljoen in 2008). Daarna komen de business area Consumers met EUR 16 miljoen (EUR 22 miljoen in 2008) en de business area Alliances & Participations met EUR 13 miljoen (EUR 19 miljoen in 2008).



Ratio's

Schiphol Group hanteert enkele financieringsratio's, waarmee sturing wordt gegeven aan het financieringsbeleid. Vooral de schuldmarkt en

kredietbeoordelaars kijken naar de mate waarin een bedrijf voldoende kasstroom genereert om haar totale schuld te kunnen dragen en haar interestuitgaven te dekken. De belangrijkste financieringsratio's zijn in dit verband de "FFO/Totale schuld" en "FFO interest dekkingsratio". De wijze waarop credit rating agencies deze ratio's berekenen, verschilt niet alleen onderling. Zij maken ook, elk op basis van hun eigen methodologie, verschillende aanpassingen op onze gepubliceerde financiële cijfers. In de Jaarrekening op pagina 137 hebben wij onze eigen gedetailleerde berekening van deze ratio's uiteengezet. Als gevolg van de verschillende berekeningsmethodieken zijn onze ratio's niet exact vergelijkbaar met de uitkomsten van credit rating agencies.

Funds From Operations (FFO) is de operationele kasstroom gecorrigeerd voor veranderingen in het werkkapitaal. De FFO is in 2009 gestegen van EUR 348 miljoen naar EUR 375 miljoen. Deze stijging houdt onder meer verband met een lagere afdracht van winstbelasting in 2009 (EUR 16 miljoen), hoger ontvangen dividend (EUR 12 miljoen) en hogere kasstromen uit bedrijfsoperaties (EUR 8 miljoen).

De FFO/Totale schuld bedroeg in 2009 18,5%; een daling ten opzichte van de 19,1% in 2008. Dit wordt vooral veroorzaakt door de sterkere stijging van de totale schuld van EUR 1.817 miljoen ultimo 2008 naar EUR 2.026 miljoen ultimo 2009 dan de stijging van de FFO. De totale schuld is de ultimo stand van alle rentedragende schulden. De FFO interest dekkingsratio bedroeg in 2009 4,4x, een verslechtering ten opzichte van de 6,5x in 2008, maar past nog altijd binnen ons beleid. Deze ratio wordt berekend door de FFO plus bruto rentelasten te delen door de bruto rentelasten. De stijging van de FFO wordt in deze ratio meer dan tenietgedaan door hogere rentelasten als gevolg van de stijging van de totale schuld.

Naast deze twee ratio's hanteert Schiphol Group de leverage als ratio (verhouding rentedragend vreemd vermogen ten opzichte van het totaal van het eigen vermogen en het rentedragend vreemd vermogen). Deze ratio is een resultante van het gevoerde financieringsbeleid en blijft van groot belang aangezien de Wet luchtvaart een veronderstelde leverage van 40% gebruikt om de vermogenskosten (WACC) voor de gereguleerde activiteiten van de business area Aviation te berekenen. Aan het einde van het verslagjaar bedroeg de leverage van Schiphol Group 40,5%; 1,9 procentpunt hoger dan de 38,6% uit 2008.

Deze stijging is het gevolg van een sterkere toename van de rentedragende leningen dan de toename van het eigen vermogen.

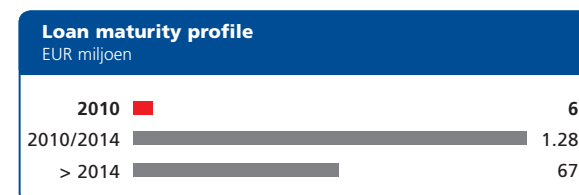
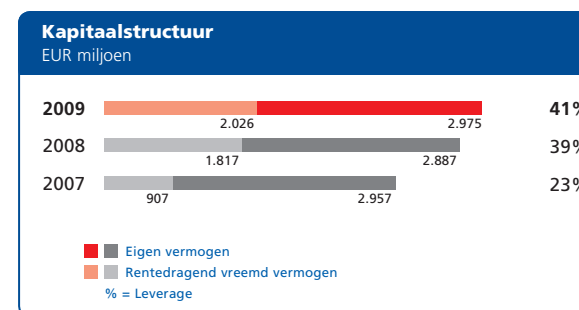
Ontwikkeling van de balans

Het balanstotaal van Schiphol Group is met 2,2% toegenomen tot EUR 5.528 miljoen ultimo 2009 (EUR 5.409 miljoen ultimo 2008). De vaste activa zijn met 0,9% toegenomen tot EUR 4.798 miljoen. Daarbinnen zijn de materiële vaste activa vrijwel onveranderd gebleven; investeringen in activa zijn niet groter geweest dan het saldo van afschrijvingen en negatieve herwaarderingen op vastgoedbeleggingen. De financiële vaste activa zijn gestegen door toename van deelnemingen onder toepassing van de equity methode en toename van vorderingen op deelnemingen door rentebijdringen en omrekeningsverschillen.

Andere belangrijke ontwikkelingen in de balans zijn de toename van het saldo van de liquide middelen en kortlopende schulden aan kredietinstellingen van EUR 237 miljoen ultimo 2008 tot EUR 524 miljoen ultimo 2009 alsmede de toename van de langlopende verplichtingen. Dit is vooral het gevolg van het aantrekken van leningen ter dekking van de verwachte financieringsbehoefte in 2010. Het eigen vermogen is met EUR 89 miljoen toegenomen tot EUR 2.975 miljoen vooral als gevolg van de toevoeging van het netto resultaat van EUR 132 miljoen aan de ingehouden winst, waar de uitkering in 2009 van EUR 69 miljoen aan regulier dividend tegenover stond.

Financiering

Het totale bedrag aan uitstaande leningen en leaseverplichtingen is in 2009 met EUR 209 miljoen gestegen van EUR 1.817 miljoen naar EUR 2.026 miljoen. In 2009 is na aftrek van kosten voor EUR 394 miljoen aan nieuwe leningen aangetrokken. Hiervan is EUR 200 miljoen nominaal aangetrokken onder het EMTN programma via een plaatsing van obligaties met looptijden tot 2016 en 2019. Daarnaast zijn nominale bedragen aangetrokken van EUR 195 miljoen in de Schuldschein markt als vastrentende leningen met looptijden van 7 en 10 jaar. In 2009 zijn leningen, geheel of gedeeltelijk, afgelost tot een bedrag van EUR 179 miljoen. De financiële leaseverplichtingen zijn afgenomen met EUR 4 miljoen.



Naast het EMTN programma van maximaal EUR 2 miljard heeft Schiphol Group sinds juni 2008 ook een Euro-Commercial Paper (ECP) programma, waaronder kortlopende schulden tot maximaal EUR 750 miljoen kunnen worden aangetrokken tegen in de markt vigerende renteniveaus voor kortlopend papier. Hiervan is in 2009 geen gebruik gemaakt. Er staan ook geen verplichtingen meer uit onder dit programma.

Schiphol Group heeft er wel voor gekozen een kredietfaciliteit (backstop facility) te vernieuwen waarmee tot maximaal EUR 200 miljoen kan worden opgenomen, mocht daar behoefte aan zijn. De kredietfaciliteit van EUR 400 miljoen met acht banken die in 2009 afliep is hiermee gedeeltelijk vervangen.

In ons financieringsbeleid streven wij onder andere naar het reduceren van het herfinancieringsrisico. De resterende looptijden van de onder het EMTN programma uitstaande leningen variëren tussen de nul en dertig jaar. In ons renterisicobeleid opteren wij in belangrijke mate voor het aantrekken van vastrentende leningen, hetzij met een vast interestpercentage, hetzij door gebruik te maken van standaard rentederivaten.

De gemiddelde interestkosten zijn gestegen van 5,3% in 2008 naar 5,9% in 2009.

Aviation

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

De business area Aviation heeft Amsterdam Airport Schiphol als werkterrein. Aviation levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen, passagiers en afhandelingsmaatschappijen. De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) houdt toezicht op de tarieven.



2009

- Netto-omzet stijgt met 5,4%
- Exploitatieresultaat daalt met 11,5%
- Daling aantal passagiers (-8,1%), vrachtvolume (-17,9%) en vliegtuigbewegingen (-8,7%)
- Afschaffing van de vliegbelasting

Key Performance Indicators

Aantal lijnbestemmingen



Punctualiteit aankomend verkeer

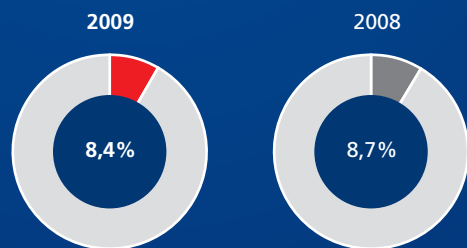


Punctualiteit vertrekkend verkeer



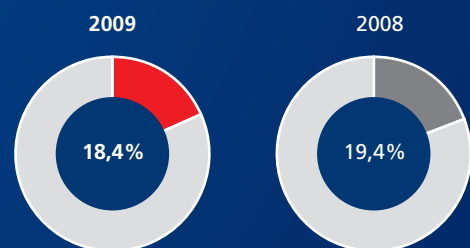
Marktaandeel passagiers

(geselecteerde euro top 12)



Marktaandeel vracht

(geselecteerde euro top 5)



EUR miljoen	2009	2008	%
Netto-omzet	674	640	5,4%
Bedrijfslasten	629	589	6,8%
EBITDA	176	170	3,3%
Exploitatieresultaat	45	51	-11,5%
Gemiddelde vaste activa	2.011	1.944	3,5%
RONA voor belastingen	2,3%	2,7%	
RONA na belastingen	1,7%	2,0%	
Investeringen immateriële en materiële vaste activa	143	216	-33,8%

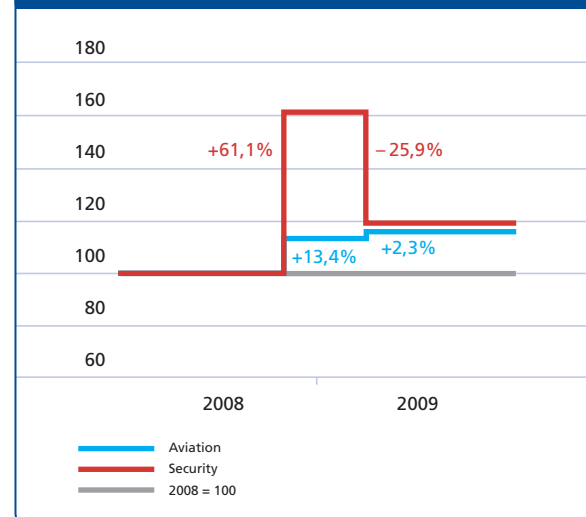
Financiële gang van zaken

De netto-omzet van de business area Aviation steeg in 2009 met 5,4% (-1,6% in 2008) van EUR 640 miljoen naar EUR 674 miljoen. Deze stijging wordt met name veroorzaakt door gemiddeld lagere havengeldtarieven gedurende 2008, als gevolg van de verplichte verrekening over 2005 en 2006 van EUR 31 miljoen.

Havengelden op Amsterdam Airport Schiphol leveren met EUR 646 miljoen (2008: EUR 613 miljoen) de belangrijkste bijdrage aan de netto-omzet. Van deze havengelden was EUR 240 miljoen (2008: EUR 223 miljoen) gerelateerd aan beveiligingsactiviteiten. De concessievergoedingen van brandstofleveringen en overige activiteiten stegen van EUR 27 miljoen naar EUR 28 miljoen. Ook in 2009 was de voornaamste oorzaak van deze stijging de opbrengst uit het vervoer binnen de terminal van personen met een verminderde mobiliteit.

De toename van de havengelden is een combinatie van de volgende factoren:

- Licht hogere start- en landingsgelden (EUR 0,9 miljoen), als gevolg van een stijging van de tarieven, bij een daling van het aantal vliegtuigbewegingen en het gemiddelde startgewicht per vliegtuigbeweging.
- Hogere parkeergelden (EUR 1,3 miljoen) als gevolg van een langere parkeerduur van vliegtuigen en een stijging van de tarieven.
- Hogere passagiersvergoedingen (EUR 13,4 miljoen) door een gemiddelde stijging van de tarieven, bij een afname van het aantal passagiers.
- Hogere beveiligingsinkomsten (EUR 17,2 miljoen) door een gemiddelde stijging van de tarieven bij een afname van het aantal passagiers.
- De Aviation tarieven zijn gemiddeld 13,4% gestegen en de Security tarieven met gemiddeld 61,1% per 1 november 2008. Deze grote stijgingen zijn een gevolg van wetgeving die voorschrijft dat wij gestegen kosten in een jaar in datzelfde jaar moeten compenseren. Dit betekende dat bij de tariefsaanpassing in november 2008, forse verhogingen moesten worden doorgevoerd, vooral als gevolg van additionele maatregelen op het gebied van beveiliging in 2008. Deze nieuwe tarieven golden vervolgens ook voor de eerste drie maanden van 2009. Per 1 april zijn de tarieven met gemiddeld 10% verlaagd.

Ontwikkeling Aviation en Security tarieven
(tarieven 1 januari 2008 = 100)

- De verplichte verrekening in 2008 over de jaren 2005 en 2006 voor een bedrag van EUR 31 miljoen.

De bedrijfslasten van de business area namen toe met 6,8% (2008: 6,1%), van EUR 589 miljoen tot EUR 629 miljoen. De grootste toename werd veroorzaakt door de voorziening voor kosten voortvloeiend uit de aanpassing van de organisatie (EUR 17,0 miljoen). Daarnaast stegen ook de kosten van afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen (EUR 11,4 miljoen), personeelskosten (EUR 4,5 miljoen), beveiligingskosten (EUR 4,0 miljoen), commerciële kosten (EUR 4,0 miljoen), kosten voor energie en water (EUR 2,3 miljoen), onderhoudskosten (EUR 1,5 miljoen) en diverse overige kosten (EUR 1,9 miljoen). De daling van inhuur van extern personeel zorgde voor een afname van EUR 5,0 miljoen.

De EBITDA over 2009 is gestegen met 3,3% (-21,4% in 2008), van EUR 170 miljoen naar EUR 176 miljoen. Het exploitatieresultaat daalde met 11,5% (-46,4% in 2008), van EUR 51 miljoen naar EUR 45 miljoen, inclusief de kosten voortvloeiend uit de aanpassing van de organisatie (EUR 17,0 miljoen).

De investeringen in het jaar 2009 bedroegen EUR 143 miljoen (2008: EUR 216 miljoen). De belangrijkste investeringen betreffen het bagagesysteem.

EUR miljoen	Aviation		Security		Business area	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Netto-omzet	432	415	242	224	674	640
Bedrijfslasten	392	368	237	220	629	589
Exploitatieresultaat	40	47	5	4	45	51
Gemiddelde vaste activa	1.800	1.776	211	168	2.011	1.944
RONA na belastingen	1,7%	2,0%	1,7%	1,6%	1,7%	2,0%

De RONA na belastingen van de Aviation-activiteiten daalde omdat de kostenstijging groter was dan de stijging van de omzet met 0,3 procentpunt naar 1,7%. De RONA na belastingen van de beveiligings-activiteiten steeg met 0,1 procentpunt naar 1,7%. De stijging van netto-omzet was hier groter dan de stijging van de bedrijfslasten.

Ontwikkelingen passagiers en vracht

Het handhaven en versterken van de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol als mainport is onze belangrijkste doelstelling. Passagiers en vracht zijn onze belangrijkste drivers. Het kabinetsbesluit om de op 1 juli 2008 ingevoerde vliegbelasting per 1 juli 2009 op nul te stellen, stemde derhalve tot grote tevredenheid. Aan het eind van 2009 is de vliegbelasting afgeschaft als onderdeel van het belastingplan 2010.

Direct vanaf de eerste ideeën over de vliegbelasting, zijn wij tegen de invoering geweest. Het zou passagiers afschrikken via Amsterdam Airport Schiphol te reizen, zo was onze prognose en die van onze sectorgenoten. Die prognose bleek juist: de vliegbelasting heeft een significant negatief effect gehad op het verkeers- en vervoersvolume van de luchthaven.

Binnen de geselecteerde top 10 van Europese luchthavens is het marktaandeel van Amsterdam Airport Schiphol met 0,2% gedaald naar 8,4%. Toch heeft Schiphol haar vijfde plaats weten te behouden. De Londense luchthavens (Heathrow, Gatwick en Stansted) staan binnen deze groep op de eerste plaats, gevolgd door Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt en Madrid.

Over gehele linie daling passagiers

In absolute zin was de daling in passagiersaantallen van en naar Amsterdam Airport Schiphol het grootst bij *hub carrier* Air France-KLM en haar partners. Zij zagen in 2009 hun

passagiersaantallen afnemen met bijna 1,9 miljoen naar ruim 28,1 miljoen; een daling van 6,3% (+2,7% in 2008). De *low cost* maatschappijen zagen de aantallen met ruim een half miljoen dalen naar een totaal van bijna 4,6 miljoen passagiers; een afname van 10,8% (-15% in 2008). De overige maatschappijen lieten een daling zien van 11,8% (-2,1% in 2008). Dit komt overeen met een afname van 1,4 miljoen passagiers.

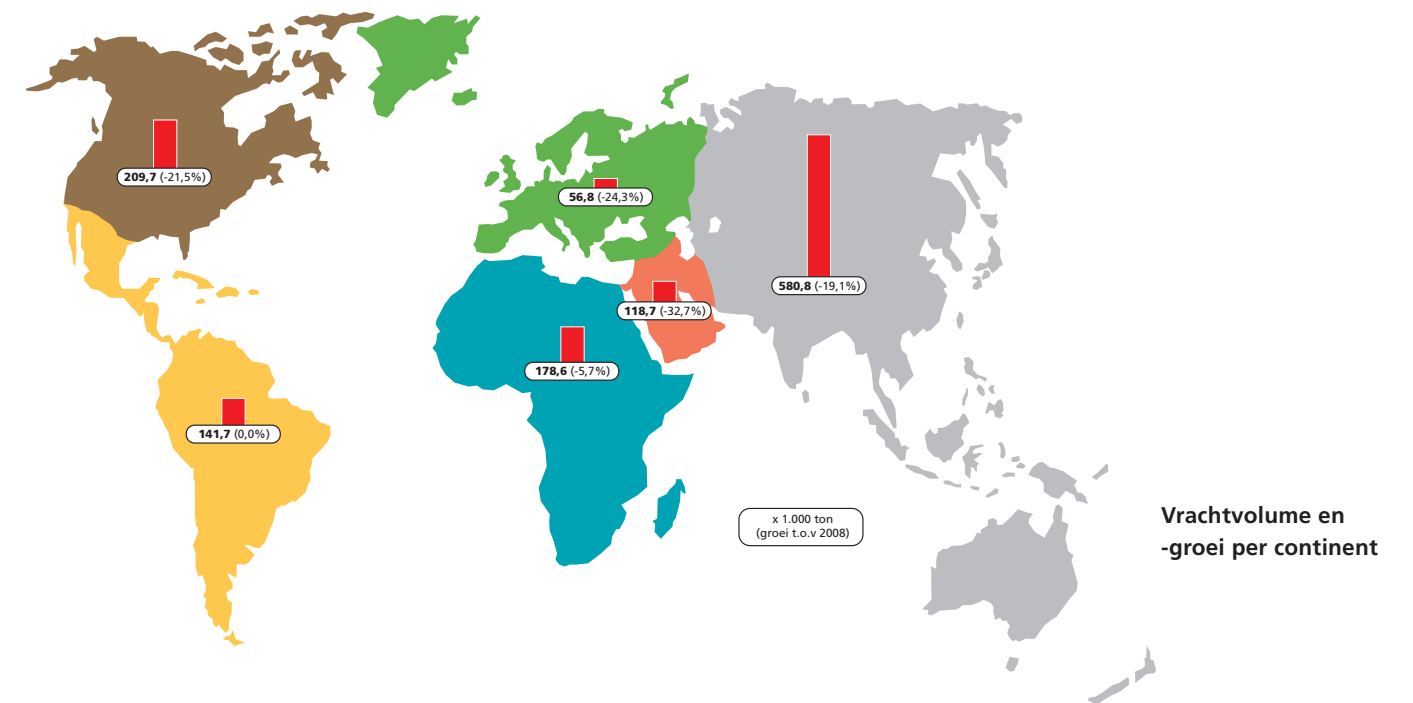
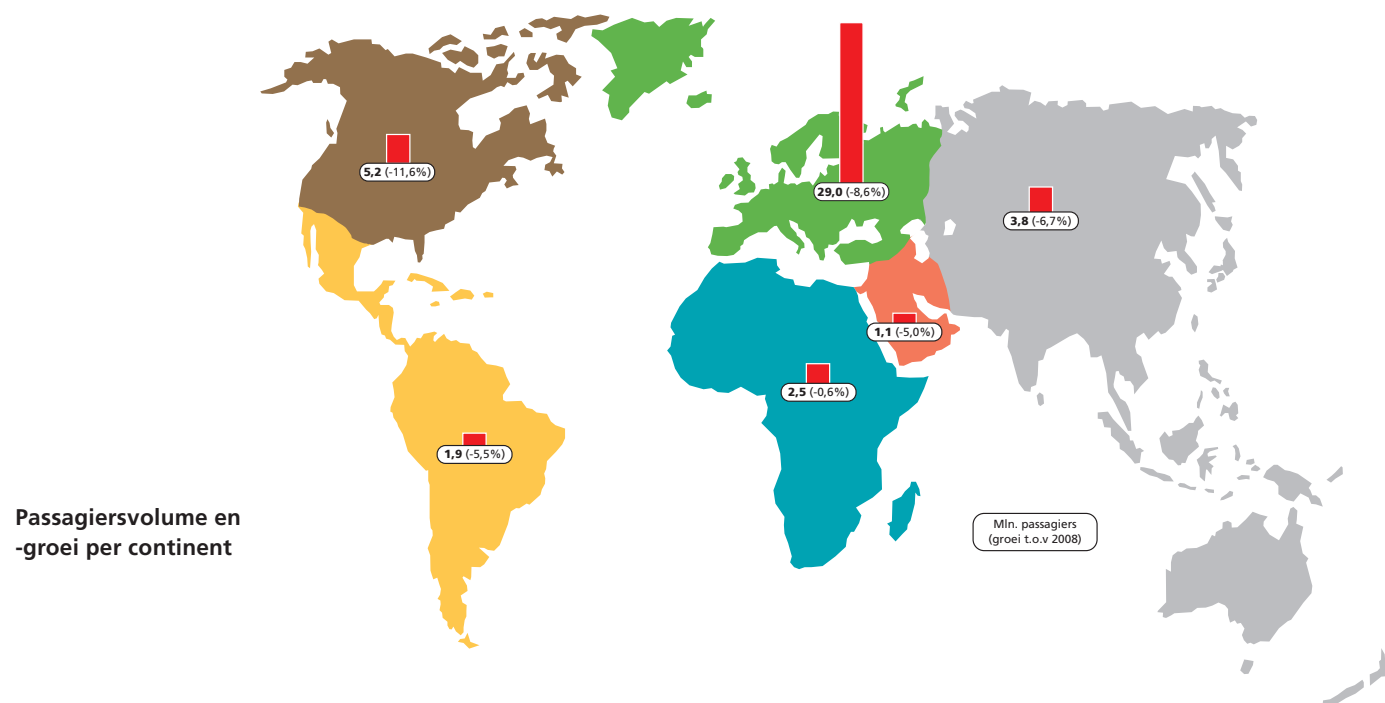
Het totaal aantal passagiers daalde in 2009 met 8,1% naar 43.570.370 (inclusief transitreizigers). Deze daling werd mede veroorzaakt door de vliegbelasting maar is ook het gevolg van de wereldwijde economische crisis. In 2009 kon Amsterdam Airport Schiphol diverse nieuwe luchtvaartmaatschappijen verwelkomen en een aantal zag zelfs kans tot uitbreiding van hun netwerk. De forse reducties van frequenties drukten hun negatieve stempel op 2009. De *hub carrier* Air France-KLM voegde wel drie nieuwe bestemmingen toe.

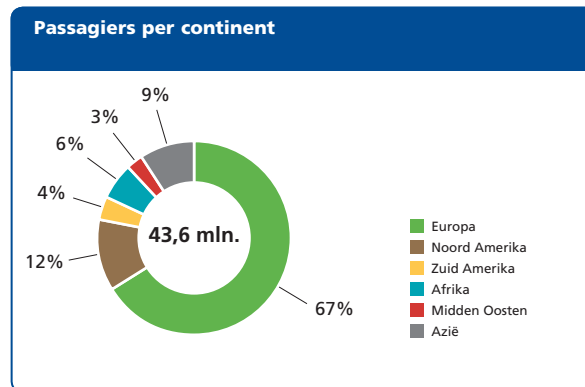
Het aantal passagiers in het bestemmingsverkeer nam af met 8,9% (-3,4% in 2008) en kwam uit op bijna 24,7 miljoen; dit is een daling van ruim 2,4 miljoen passagiers. Het aantal transferpassagiers daalde met bijna 1,5 miljoen en kwam uit op bijna 18,9 miljoen; een afname van -7,2% (+3,0% in 2008).

Europa, het continent met veruit het grootste passagiersvolume, liet in absolute passagiersaantallen de grootste daling zien. Het vervoer van en naar dit continent daalde met ruim 2,7 miljoen naar bijna 29 miljoen passagiers: een daling van 8,6% in 2009 (-2,5% in 2008). Procentueel gezien namen de vluchten van en naar Noord-Amerika het meeste af. Het aantal passagiers daalde met ruim 679.000 naar ruim 5,2 miljoen. Een afname van 11,6% (+5,1% in 2008).

Afrika liet in 2009 zowel absoluut als procentueel de laagste daling zien. Het aantal passagiers nam met ruim 16.000 af tot ruim 2,5 miljoen; een daling van 0,6% (+2,2% in 2008). Het aantal passagiers van en naar het Midden-Oosten nam met ruim 57.000 af tot bijna 1,1 miljoen; een daling van 5,0% (+4,1% in 2008). Azië zag het passagiersvervoer dalen met 6,7% (+0,7% in 2008) naar een totaal van bijna 3,8 miljoen. Het passagiersvolume op Midden en Zuid Amerika nam met ruim 111.000 passagiers af tot ruim 1,9 miljoen; een daling van 5,5% (+1,1% in 2008).

Juli was ook dit jaar de drukste maand in passagiersvervoer met ruim 4,5 miljoen passagiers; een daling van 6,5% ten opzichte van juli 2008. De drukste dag was 30 juli 2009. Op deze dag werden 158.000 passagiers vervoerd: een daling van 6,5% vergeleken met de drukste dag in 2008.





Vrachtvervoer daalt sterk

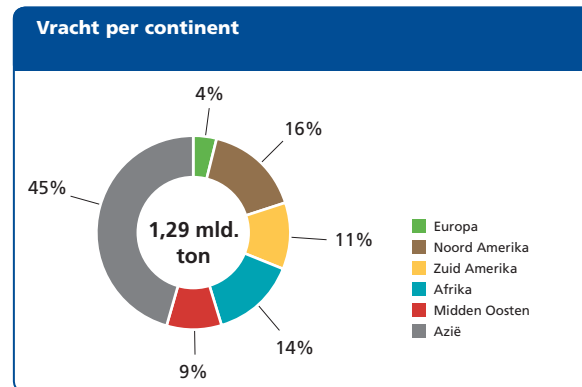
Amsterdam Airport Schiphol heeft haar derde plaats binnen de geselecteerde groep van vijf Europese luchthavens voor vracht behouden. Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt blijven deze lijst aanvoeren. Het marktaandeel van Schiphol is met 1,0 procentpunt gedaald naar 18,4%. Alleen Brussel kende een grotere daling (-1,7 procentpunt) in 2009, deels als gevolg van het vertrek van DHL naar Leipzig. Frankfurt, Londen en Parijs wonnen alle drie marktaandeel, elk met +0,9 procentpunt.

Het vrachtvolume van en naar Amsterdam Airport Schiphol liet onder invloed van de wereldwijde economische crisis een flinke daling zien. Het totale vrachtvolume nam af met ruim 280.000 ton tot een niveau van ruim 1.286.000 ton; een daling van 17,9% (+2,6% in 2008).

In het laatste kwartaal van 2009 was er echter sprake van een fors herstel ten opzichte van het voorgaande kwartaal en het jaar werd afgesloten met een positief groeicijfer voor december. Of het herstel van structurele aard is moet de komende tijd blijken.

Het grootste deel van dit verlies werd geleden door *full freighters* – toestellen die louter vracht vervoeren. Het vrachtvervoer met *full freighters* daalde met 24,9% (-1,3% in 2008), van ruim 927.000 ton naar ruim 700.000 ton. Toestellen die naast passagiers ook vracht vervoerden, lieten een daling zien van 7,9% (-4,6% in 2008). Zij vervoerden in 2009 ruim 590.000 ton; 50.560 ton minder dan de 640.000 ton in 2008.

Het vrachtvervoer daalde op alle continenten. Grootste negatieve uitschieter is het Midden-Oosten met een daling van 32,7%. Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door het wegvallen van de *full freighter* diensten van El Al. Latijns-Amerika kwam met 0% nog het



beste uit bus, maar ook Afrika deed het met een daling van 5,7% (+5,9% in 2008) relatief goed.

De twee regio's waarop het meeste vracht werd vervoerd bleven Azië en Noord-Amerika, ondanks de sterke dalingen die hier hebben plaatsgevonden. Het volume van en naar Azië daalde in 2009 met 19,1% (+1,2% in 2008) van 718.000 ton naar ruim 580.000 ton. Op Noord-Amerika kelderde het vrachtvolume voor het tweede jaar in successie, nu met 21,5% (-15% in 2008) van 267.000 ton naar 210.000 ton.

Vliegtuigbewegingen

Het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer op Amsterdam Airport Schiphol daalde in 2009 met 8,7% (-1,8% in 2008), van 428.332 naar 391.264. Vooral het aantal bewegingen van *full freighters* ging fors achteruit. Met een daling van 23,7% (-3,2% in 2008) kwam het totaal uit op bijna 13.600 bewegingen.

Het aantal vliegtuigbewegingen van passagierstoestellen daalde in 2009 met 8,0% (-1,7% in 2008), van ruim 410.500 naar bijna 377.700.

Het gemiddelde startgewicht (MTOW) is in 2009 afgenomen met 0,1%, van 99,9 ton naar 99,8 ton.

Netwerk

Het complex van verbindingen maakt Amsterdam Airport Schiphol tot toonaangevend mondiaal knooppunt voor zowel passagiers als vracht, essentieel voor een mainport.

Air France-KLM en haar SkyTeam partners geven vorm aan een belangrijk deel van dit netwerk als onderdeel van hun *dual-hub* strategie.

De overige luchtvaartmaatschappijen en *low cost* maatschappijen die zich hebben toegelegd op

Europees *point-to-point* verkeer, dragen ook bij aan het sterke netwerk. Luchtvracht vormt een onlosmakelijk deel met passagiersvervoer, omdat het wereldwijde netwerk van verbindingen voor het overgrote deel alleen rendabel is in de combinatie passagiers- en vrachtvervoer. Hierdoor is Amsterdam Airport Schiphol een interessante marktplaats geworden voor logistieke activiteiten. Door gerichte marktwerking, deels samen met Aéroports de Paris, proberen wij het netwerk verder uit te breiden, waarbij wij overigens sterk afhankelijk zijn van marktontwikkelingen en beslissingen van luchtvaartmaatschappijen.

In 2009 is overgegaan op een aangepaste definitie van lijndienstbestemming. Nieuwe criteria zijn: twee maanden achtereenvolgend, minimale frequentie van één keer per week, tickets moeten los kunnen worden geboekt en op de bestemming moeten passagiers en/of vracht zijn vervoerd.

In totaal werden 284 lijndienstbestemmingen aangeboden in 2009; drie meer dan in 2008 waarbij het aantal bestemmingen voor 2008 opnieuw bepaald is aan de hand van de nieuwe criteria. Het aantal lijndienstbestemmingen voor passagiers steeg met twee naar 265.

Het aantal bestemmingen dat alleen wordt aangedaan door *full freighters* steeg met één naar 19. Het aantal lijndienstbestemmingen binnen Europa daalde in 2009 van 158 naar 155. Het aantal intercontinentale lijndienstbestemmingen groeide van 123 naar 129.

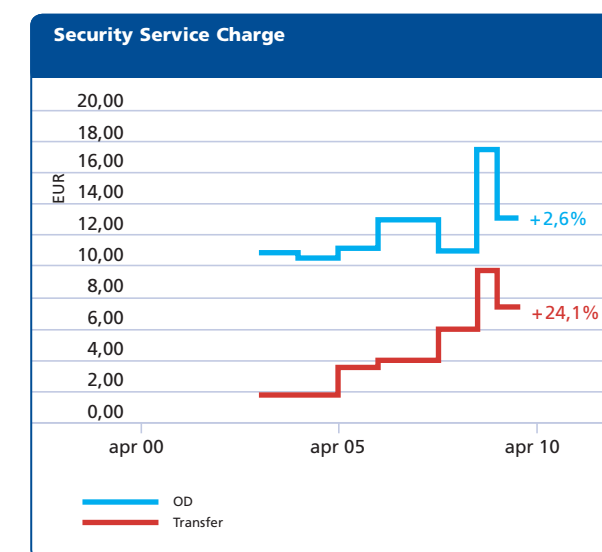
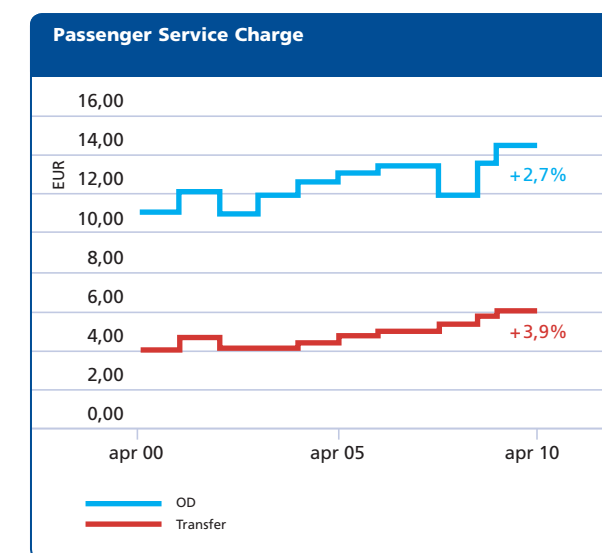
Concurrerende tarieven

Sinds 2006 zijn onze tarieven gereguleerd (Wet Luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol) in die zin dat het rendement dat wij met deze tarieven mogen maken, is gemaximeerd tot het niveau van de gemiddelde vermogenskosten van de luchtvaartactiviteiten (WACC). In het licht van de economische crisis en uit concurrentieoverwegingen hebben wij in 2009 havengeldtarieven in rekening gebracht, die ver onder dit toegestane niveau lagen. Voor 2010 is besloten deze lijn vast te houden.

Wij beschouwen dit als een duidelijk signaal naar de luchtvaartsector dat wij niet ongevoelig zijn voor de huidige economische crisis. Tevens willen we hiermee onze concurrentiepositie voor de lange termijn verbeteren. We realiseren ons dat we hierdoor genoeg moeten nemen met een lager rendement. Echter wel tijdelijk,

want op de langere termijn zal de business area Aviation haar gemiddelde kapitaalkosten (de WACC) moeten kunnen terugverdienen.

De rechtbank heeft in januari 2009 het besluit van de NMa op klachten van luchtvaartmaatschappijen over de tarieven per 1 november 2007, gedeeltelijk vernietigd. Dit betekent dat wij bij de verrekeningen over de jaren 2005 en 2006, de luchtvaartmaatschappijen EUR 6,5 miljoen teveel hebben teruggegeven. Wij hebben besloten dit bedrag niet terug te vorderen gegeven het huidige moeilijke economische klimaat.



Onze havengelden worden na consultatie met de luchtvaartmaatschappijen ten minste één en maximaal twee keer per jaar aangepast en gaan vervolgens in per 1 april en/of 1 november. Partijen kunnen hiertegen bezwaar maken bij de NMa.



Het in 2007 van kracht geworden toerekening-systeem, kunnen wij blijven hanteren. Het hier-tegen door KLM en BARIN aangetekende hoger beroep werd in mei ongegrond verklaard. Inmiddels hebben wij een nieuwe versie van het toerekeningsysteem voor kosten en opbrengsten voor de luchtvaartactiviteiten aangeleverd bij de NMa ter goedkeuring. Dit moet omdat het huidige systeem vier jaar geldig is, waardoor het in 2007 van kracht geworden systeem niet kan worden gebruikt om, in 2010, de tarieven voor 2011 vast te stellen.

Eind 2008 werden voor Amsterdam Airport Schiphol de havengeldtarieven per 1 april 2009 vastgesteld. Gemiddeld resulteerde dit in een verlaging van 10%. Verschillende partijen hebben hiertegen bezwaar aangetekend, waarna de NMa in april oordeelde dat de tarieven met EUR 3,5 miljoen extra moesten worden verlaagd.

De kosten voor de geluidswal bij de Polderbaan – aan te leggen voor vermindering van het grondgeluid van taxiënde vliegtuigen – voor het werven en opleiden van bagageafhandelingspersoneel mochten tegen verwachting niet in de tarieven worden doorberekend. Tegen dit besluit

van de NMa hebben wij beroep aangetekend. Op grond van dit besluit zijn met terugwerkende kracht tot 1 april 2009 de start- en landings-gelden, de Passenger Service Charge en parkeer-gelden – *aviation tarieven* – met nog eens 1,0% verlaagd en de Security Service Charge – *security tarieven* – met 0,06%. Inclusief deze aanpassing zijn onze tarieven per 1 april 2009 gemiddeld met 10% verlaagd.

De klacht van easyJet over het verschil tussen de tarieven voor de OD- en transferpassagiers heeft de NMa in juli ongegrond verklaard. EasyJet is hiertegen in beroep gegaan.

Per 1 november 2009 zijn de tarieven ongewijzigd.

Tarieven 2010

Op 30 oktober 2009 hebben wij de havengeld-tarieven per 1 april 2010 ongewijzigd vastgesteld. Het dalende volume in verkeer en vervoer samen met de economische situatie heeft ons doen besluiten de tarieven niet te verhogen.

Wij willen hiermee de luchtvaartmaatschappijen ondersteunen en hopen hierdoor het bestemmingennetwerk van en naar onze nationale luchthaven in ieder geval in stand te houden en waar mogelijk verder uit te breiden. Op basis van de geldende economische regulering hadden

de aviation tarieven met ongeveer 19% en de security tarieven met ruim 1% verhoogd kunnen worden.

Kostenefficiëntie

Wij streven naar concurrerende *visit costs*. Dit is een belangrijke graadmeter waarmee we ons kunnen vergelijken met andere luchthavens en wordt uitgedrukt in kosten per Work Load Unit (WLU). Eén WLU is gelijk aan 1 passagier of 100 kg vracht. De kosten per WLU zijn in 2009 met 19% gestegen tot EUR 11,14 (EUR 9,33 in 2008). Deze toename is vooral het gevolg van een daling in het aantal WLU's in combinatie met een stijging van de kosten. Ook kunnen de veelal vaste kosten nauwelijks meebewegen met de veranderingen in het aantal WLU's. Bij een gelijk gebleven aantal WLU's zouden de kosten per WLU uitgekomen zijn op EUR 9,96, een procentuele stijging van 6,8%.

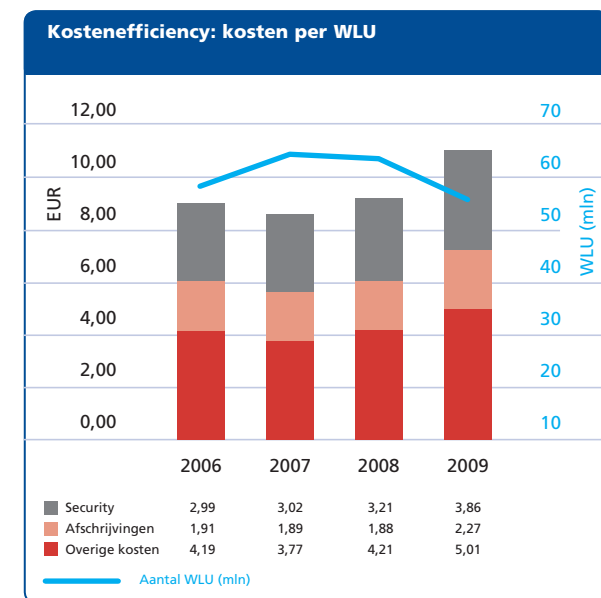
Operationele capaciteit

Door continu te investeren, zorgen wij zelf ervoor dat Amsterdam Airport Schiphol over voldoende capaciteit beschikt. Het huidige banenstelsel van de luchthaven heeft een capaciteit van circa 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Deze capaciteit is ruimschoots voldoende om aan de vervoersvraag te voldoen tot naar schatting 2020/25. Wettelijke milieugrenzen beperken echter de te gebruiken capaciteit. Voor de periode na 2020/25 blijft de planologische reservering door het Rijk van een eventuele parallelle Kaagbaan van belang.

De huidige terminalruimte is geschikt voor ruim 60 miljoen passagiers per jaar. Deze capaciteit is ruimschoots voldoende om aan de vervoersvraag tot 2020 te voldoen. Met operationele verbeteringen kan de huidige terminal circa 65 miljoen passagiers afhandelen. Door verdere uitbreidingen kunnen wij op deze locatie doorgroeien tot circa 85 miljoen passagiers.

In 2009 is een aantal belangrijke mijlpalen bereikt binnen het 70MB programma. Met dit investeringsprogramma moet de capaciteit van ons bagagesysteem worden vergroot tot 70 miljoen bagagestukken per jaar. Tevens moet dit programma de kwaliteit van het bagageproces aanzienlijk verbeteren.

In november is een belangrijk onderdeel van het



70MB programma met succes in gebruik genomen. Het gaat om het onderdeel UQE – Unloading Quays E-pier – waardoor transferbagage aan het begin van de E-pier kan worden gelost. Met de ingebruikname van UQE kunnen de verouderde installaties in bagagehal Centraal worden verwijderd en plaatsmaken voor een volgend project in het 70MB programma; Backbone. Dit project verbindt bestaande en nieuwe bagagesystemen met elkaar en zorgt tevens voor nieuwe check-in- en beveiligingsfaciliteiten voor bagage die wordt ingecheckt in Vertrekhal 2.

Ook zijn grote vorderingen gemaakt met het nieuwe bagagesysteem Nieuw Zuid, waarvan begin 2009 de eerste delen in gebruik zijn genomen. Volledige oplevering staat gepland eind 2010.

In 2009 zijn we ondanks de crisis doorgegaan met investeringen om in de toekomst de juiste operationele capaciteit te kunnen leveren. Daarnaast hebben we een nieuwe analyse gemaakt van de financiële consequenties van het 70MB programma. Besloten is om onverwijld door te gaan met dit programma, gezien het belang van de ontwikkeling van de mainport. Sinds 2002 is EUR 437 miljoen uitgegeven aan het 70MB programma.

In mei is de aangepaste B-pier zuidzijde in gebruik genomen. Vier opstelplaatsen zijn hierbij omgebouwd tot zes kleinere opstelplaatsen. Dit was nodig om een deel van de KLM Cityhoppervloot te kunnen accommoderen maar



ook om te voorzien in de extra opstelcapaciteit, noodzakelijk na de toetreding van elf nieuwe EU-landen tot het Schengenverdrag. De B-pier zuidzijde is de eerste pier op de luchthaven met twee uitgangen per gate. Eén naar een vliegtuig op de vliegtuigopstelplaats (VOP) en één naar een bus op de busopstelplaats. Hierdoor kunnen per gate een vliegtuig en een bus gelijktijdig worden afgehandeld.

In juni werd aan de kop van de E-pier de laatste van de drie selfservice transfercentra van de KLM geplaatst. Alle transferpassagiers die reizen met KLM en haar partners kunnen nu gebruik maken van een van de in totaal 98 kiosken.

In juni is groot onderhoud uitgevoerd aan de Aalsmeerbaan. De baan is opnieuw geasfalteerd en er is een anti-skid laag aangebracht. Tegelijkertijd met dit onderhoud zijn werkzaamheden uitgevoerd aan een aantal aanliggende velden.

Luchtruim- en milieucapaciteit

Het behouden en versterken van de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol als mainport, moet worden gerealiseerd in een complexe omgeving met veel stakeholders. Wij werken derhalve in allerlei gremia en op allerlei niveaus, nauw samen met andere partijen in de luchtvaartsector, met de overheid en overige (locale) belanghebbenden. Wij overleggen ook intensief met de omgeving en hebben daaruit voortvloeiend afspraken gemaakt over hinderbeperkende maatregelen en verbeteringen van de leefbaarheid. Voor voldoende en betrouwbare capaciteit in de lucht hebben wij een gedeelde verantwoordelijkheid. Samen met LVNL, KLM en andere carriers zullen wij ervoor moeten zorgen dat de ons door de overheid toegemeten geluidscapaciteit niet wordt overschreden. Om optimaal gebruik te kunnen maken van de schaarse geluidscapaciteit stimuleren wij dat de luchtvaartmaatschappijen stillere vliegtuigen inzetten en selectief gebruik maken van de nachtcapaciteit. Dit gebeurt onder andere door differentiatie van de start- en landingsgelden en operationele maatregelen.

Tafel van Alders

Op 19 februari 2009 heeft de Tweede Kamer formeel ingestemd met het kabinetsstandpunt over het advies van de Tafel van Alders. Hiermee bekrachtigt de Kamer de uitvoering van het advies over Schiphol en de afspraken in de convenanten Hinderbeperking en ontwikkeling, Kwaliteit van de leefomgeving en Selectiviteit. Minister Eurlings heeft namens het kabinet aan de heer Alders gevraagd om toe te zien op de uitvoering van de afspraken.

In drie convenanten (zie www.schiphol.nl/cr) hebben wij met luchtvaartpartijen, omringende overheden en rijksoverheid afspraken gemaakt over maatregelen ter beperking van (geluids) hinder, de ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol op de middellange termijn en maatregelen ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Voor de ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol op de middellange termijn ligt binnen het huidige stelsel de grens van de milieucapaciteit op circa 510.000 vliegtuigbewegingen in het jaar 2020. Bij een verwachte marktverwachting van 580.000 vliegtuigbewegingen, betekent dit

dat 70.000 niet-mainport gebonden vluchten zouden moeten gaan plaatsvinden vanaf regionale luchthavens. Of wij daarna nog stapsgewijs kunnen doorgroeien naar circa 600.000 vliegtuigbewegingen, hangt af van de uitkomst van de Langetermijnverkenning die de overheid momenteel uitvoert.

In het verslagjaar heeft de heer Alders overleg gevoerd met betrokken regionale partijen in Eindhoven en Lelystad over het creëren van de benodigde capaciteit. Hieruit is nog geen advies voortgekomen; partijen hebben meer tijd nodig om een aantal vraagstukken verder uit te werken. De gevolgen van de economische crisis voor de luchtvaartsector en voor het aantal vluchten in het bijzonder, zijn onderzocht. De conclusie is dat de extra capaciteit op de regionale luchthavens nog steeds nodig is, maar dat deze gefaseerd kan worden ingevoerd, te beginnen op Eindhoven. De verwachting is dat de vraag naar extra capaciteit op Lelystad pas na 2015 urgent wordt.

Met de uitvoering van de convenanten is in 2009 begonnen. Zo is een aantal succesvolle hinderbeperkende maatregelen genomen, die in totaal

een vermindering van 18.000 ernstig 'gehinderten' heeft opgeleverd. Het betreft wijzigingen van uitvliegroutes bij Abcoude, IJmeer, IJmuiden, Spaarndam, Amsterdam West en Amstelveen, een vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep en het nauwkeuriger vliegen van de bocht bij Rijsenhout. Ter vermindering van geluidshinder wordt in 2010 verder gewerkt aan de verbetering van verschillende vliegprocedures.

Tariefsdifferentiatie

Ook verkent Amsterdam Airport Schiphol de mogelijkheden voor nieuwe selectiviteitsmaatregelen, zoals strengere operationele beperkingen waarmee we bepaald verkeer aanmoedigen en andere vliegverkeer ontmoedigen om naar Schiphol te komen. Een van de maatregelen is differentiatie in havengelden om nog stillere en schonere vliegtuigen naar onze luchthaven te krijgen. Het aantal vluchten met de meest lawaaiige vliegtuigen op Amsterdam Airport Schiphol was in 2009 nog maar een derde van het aantal in 2007 en bedroeg circa 0,5% van het totale aantal vluchten.

Geluidscapaciteit

Het huidige stelsel van handhavingspunten voor geluidsbelasting blijkt failliet. Ook de Tweede Kamer heeft geconcludeerd dat dit systeem niet is ingericht op onvoorspelbare situaties. In 2009 werd het onvermogen van dit stelsel nogmaals aangetoond. In september bestond een reële kans dat in twee van de handhavingspunten voor geluid, ten zuidwesten van de Kaagbaan in het dunbevolkte gebied bij de Westeinderplassen, de toegestane grenswaarden zouden worden overschreden. Om een overschrijding van de grenswaarden te voorkomen, hebben wij na overleg met LVNL en KLM, een stuurmaatregel genomen en werd de Kaagbaan voorlopig niet meer beschikbaar gesteld als startbaan. In plaats daarvan werden de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan gebruikt.

De oorzaak van de dreigende overschrijding was een combinatie van factoren. Doordat er in het gebruiksjaar 2009 circa 9% minder vluchten van en naar Schiphol plaatsvonden, werd tijdens piekuren vaker op één in plaats van twee banen gestart. Hierdoor was het op de Kaagbaan – onze primaire startbaan – iets drukker, waardoor ook sprake was van een zwaardere geluidsbelasting ten zuiden van de Kaagbaan. Deze extra drukte op de Kaagbaan kon gedurende het jaar niet worden opgevangen door andere startbanen, vanwege de overheersende zuidelijke wind. De Kaagbaan werd hierdoor in juli en augustus bijna voortdurend (meer dan 90% van de tijd) als startbaan gebruikt. Beide factoren dwongen Amsterdam Airport Schiphol een stuurmaatregel te nemen.

Dankzij dit tijdelijk sluiten van de Kaagbaan kon het gebruiksjaar 2009 uiteindelijk worden afgesloten zonder overschrijdingen van de grenswaarden voor de geluidsbelasting in de handhavingspunten. De maatregel leidde echter tot veel meldingen van geluidshinder uit gebieden die onder de uitvliegroutes van de Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan liggen. Onder de melders waren veel mensen die nooit eerder meldingen over geluid hadden ingediend.

In het Aldersadvies zijn de contouren geschetst voor een nieuw normen- en handhavingstelsel. Dit moet in vergelijking met het huidige stelsel minder complex en meer transparant zijn, operationeel beter uitvoerbaar voor de sector zijn en de milieuruimte beter benutten in combinatie met afdoende bescherming voor bewoners in binnen- en buitengebied. Het Rijk heeft samen met de partijen aan de Tafel van Alders voorstellen gedaan voor de ontwikkeling van het te houden experiment met het nieuwe stelsel per 1 mei 2010. Tijdens de Tafel van Alders van juni 2009 is door alle partijen geconcludeerd dat een integrale besluitvorming over een nieuw stelsel en het geplande experiment essentieel is.

Informatievoorziening

Informatievoorziening is belangrijk bij de aanpak van overlast. Uitleg en pro-actief informeren zorgen voor meer inzicht bij de omgeving. Hiervoor zorgt het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) dat de omgeving actief informeert over alles wat met de luchthaven en hun directe leefomgeving heeft te maken. Voor de komende periode staat een verdere uitbreiding van de informatievoorziening via BAS (www.bezoekbas.nl) hoog op de agenda. Verder wordt hard gewerkt aan het on-line weergeven van vliegtuigbewegingen van en naar onze luchthaven.

Efficiënte operatie

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

Afhandeling bagage

De *irregularity rate* (IR-rate), het percentage koffers, gemeten over 1.000 vertrekkende passagiers, dat niet gelijk met de passagiers op de luchthaven van bestemming aankomt, daalde van 2,53% in 2008 naar 1,90% in 2009. Deze sterke daling is voor een deel te verklaren door de daling in het absoluut aantal te verwerken koffers. De piekbelasting op de bagagesystemen lag overigens op eenzelfde niveau als in 2008. Voor een belangrijk deel moet deze goede prestatie worden toegeschreven aan een sterk verbeterde samenwerking met betrokken partners, waaronder KLM. Door betere informatie-uitwisseling en het gezamenlijk uitvoeren van projecten is meer inzicht verkregen in elkaars processen en dit heeft geleid tot een betere bedrijfsvoering. Ook een hogere beschikbaarheid van de bagagesorteersystemen, dankzij meer preventief onderhoud en een betere planning van werkzaamheden, heeft bijgedragen aan een beduidend lagere IR-rate dan in voorgaande jaren.

De met KLM in 2008 begonnen tests met 'self-service baggage drop-off', waarbij reizigers zelf hun ruimbagage inchecken, zijn succesvol gebleken. Selfservice bagageafgifte is dan ook een standaard onderdeel van het check-in proces geworden. In september van dit verslagjaar zijn op balierij 15, vier nieuwe *Self Service Drop-Off* machines ('SSDOP's') geïnstalleerd. Passagiers die

thuis via internet inchecken of op de luchthaven bij een selfservice-check-in-kiosk, kunnen hier hun bagage afgeven. Passagiers met meer dan twee koffers moeten voorlopig nog inchecken via de conventionele route. Doordat men nu ook zelf bagage kan doorlabelen (through check-in) is het percentage passagiers dat bagage zelf incheckt, gestegen van 15% naar 50%. De ingebruikname van een nieuw en sterk vereenvoudigd bagagelabel heeft geleid tot een reductie van 10 seconden per koffertransactie.

Punctualiteit

Ondanks de slechte punctualiteitresultaten van de maand december waarin het vliegverkeer werd geteisterd door winterse buien, kwam zowel de aankomst- als de vertrekpunctualiteit in 2009 aanzienlijk beter uit dan in 2008. Belangrijkste reden van deze verbetering is de daling in het aantal vliegtuigbewegingen waardoor het eenvoudiger is om te voldoen aan de punctualiteits-eisen. Ook de, over het hele jaar genomen, betere weersomstandigheden dan een jaar geleden hebben bijgedragen aan de verbetering. De aankomstpunctualiteit steeg in 2009 van 81,4% naar 87,9%. Het aantal op tijd vertrekkende vliegtuigen steeg van 71,0% naar 80,8%.

Veiligheid

Amsterdam Airport Schiphol is een veilige luchthaven en wil dat ook blijven. Het gaat bij veiligheid op onze luchthaven om luchtvaart-, brand-, verkeers- en arboveiligheid (safety).

Runway safety

Wat luchtvaartveiligheid betreft heeft *runway safety* – het voorkomen van incidenten op en rond de start- en landingsbanen – onze continue aandacht. Zowel voor de 24-uurs operatie bij LVNL en Amsterdam Airport Schiphol, als bij de ontwikkeling van procedures en infrastructuur, vormt het verhogen of op zijn minst het gelijk houden van het veiligheidsniveau, ons uitgangspunt. Het afgelopen jaar hebben zich 32 *runway incursions* voorgedaan. Dit zijn incidenten waarbij een vliegtuig of voertuig zich onbedoeld op een start- of

Aantal runway incursions op Schiphol

2009	32
2008	41
2007	40
2006	46

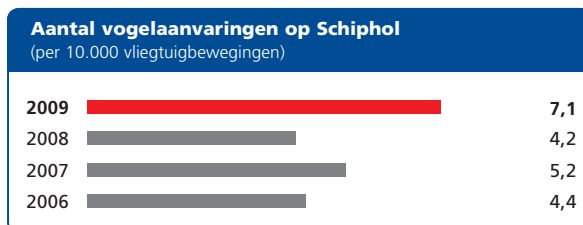




landingsbaan bevindt. Vergelijken met vorig jaar is dit een reductie van 9 incidenten (-22%). In 2009 is veel aandacht besteed aan het doel en gebruik van de stopbars bij de inrit van de baan. Dit heeft geresulteerd in een aanzienlijke daling van het aantal malen dat piloten, bewust of onbewust, het stopteken niet hebben gevolgd. Het negeren van dit stopteken wordt als een *runway incursion* aangemerkt. In februari 2010 is een vliegtuig opgestegen vanaf een taxibaan. Wij hebben dit gemeld aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid; het onderzoek hiernaar loopt.

Birdstrikes

Het voorkomen van vogelaanvaringen tot in ieder geval minder dan vier per 10.000 vlieg-bewegingen, is in 2009 niet gehaald.

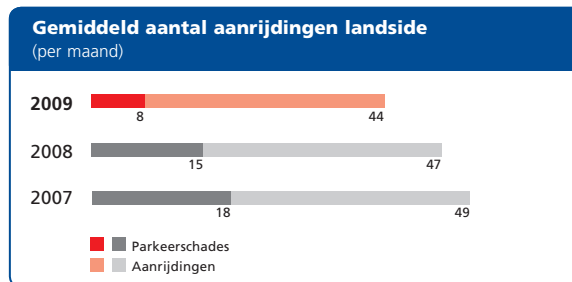
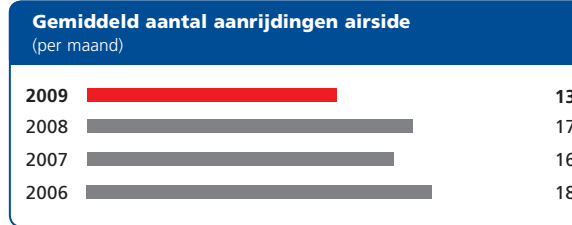


Het gemiddelde aantal *birdstrikes* bedroeg 7,1 (4,2 in 2008). We hebben dit jaar, en vooral in het najaar, veel last gehad van torenvalken en buizerds. De regen van de laatste maanden van 2009 zorgde voor veel doorweekte velden; een paradijs voor spreeuwen en meeuwen. In onze strijd om vogels weg te houden van de start- en landingsbanen, is dit verslagjaar voor het eerst een valkenier ingezet.

Verkeersongelukken

Amsterdam Airport Schiphol is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de veilige inrichting van haar wegen en terreinen. Door hier voortdurend aandacht aan te besteden, wordt getracht verkeersongevallen op het luchthaventerrein tot een minimum te beperken. Ondanks een daling van het aantal verkeersongevallen, kunnen we over het verslagjaar alles behalve tevreden zijn, gegeven het begin 2009 plaatsgevonden verkeersongeluk waarbij een dodelijk slachtoffer viel. Op de platformen en randwegen (niet voor publiek toegankelijk) is het aantal maandelijks aanrijdingen en andere incidenten met 4 afgenomen tot 13.

Ook het aantal geregistreerde verkeersongevallen op het voor het publiek toegankelijke



deel van de luchthaven is in 2009 afgenomen van gemiddeld 47 naar gemiddeld 44 verkeersongevallen per maand. 8 hiervan zijn parkeerschades (15 in 2008). Het aantal aan snelheid gerelateerde verkeersongevallen blijft, mede door de aanhoudende inspanningen van de Koninklijke Marechaussee, licht dalen.

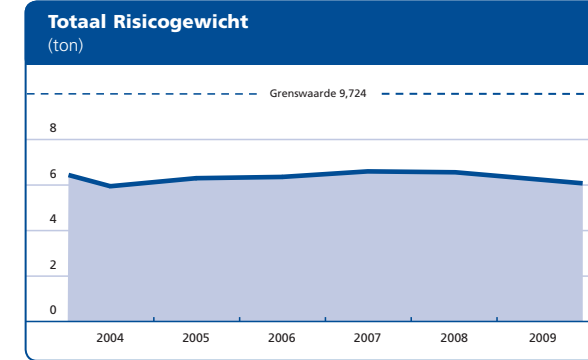
In het kader van een verdere verhoging van de verkeersveiligheid, is eind 2009 voor vrachtauto's een speciale afstelplaats voor buitenspiegels in gebruik genomen. Hier kunnen vrachtwagenchauffeurs voordat zij de luchthaven verlaten hun spiegels goed afstellen, ter voorkoming van de zogenoemde 'dode hoek ongevallen'.

Veiligheid in de terminal

Ons beleid voor de veiligheid in de terminal en overige gebouwen richt zich met name op brandveiligheid, waarbij een veilige evacuatie van passagiers en personeel een belangrijke plaats inneemt. In het kader van het meerjarenprogramma verbetering brandveiligheid is het geplande deel voor 2009 gerealiseerd. Vertrekhal 1 is voorzien van een sprinklerinstallatie en van brand- en rookcompartimenten. Tijdens de renovatie van Terminal 1 is ook het aantal brandcompartimenten uitgebreid. In de drukke passagiersgebieden (Lounge 2 en E/F-gebied) zijn extra vluchtdeuren direct naar buiten aangebracht.

Externe veiligheid

In de Wet Luchtvaart is een veiligheidsnorm opgenomen voor externe veiligheid op Amsterdam Airport Schiphol. Externe veiligheid betreft de veiligheid in de omgeving van de



luchthaven. Het gaat hierbij om de veiligheid van personen die zich in de directe omgeving van een luchthaven bevinden en het risico dat zij lopen slachtoffer te worden van een vliegtuigongeval. De gestelde norm – Totaal Risicogewicht (TRG) – waaraan wij moeten voldoen, wordt bepaald door het startgewicht van een vliegtuig, het aantal vliegtuigbewegingen op de luchthaven en ongevalstatistiek van de luchtvaart wereldwijd. De TRG-norm voor Amsterdam Airport Schiphol is vastgesteld op 9,724 ton. Met een TRG van 6,06 ton zijn we ver binnen de toegestane grenswaarde gebleven.

Beveiliging

Bij beveiliging van de luchthaven (security) gaat het om het voorkomen van moedwillig aangericht letsel of schade aan passagiers, medewerkers, bezoekers en de luchthaven zelf. Ons securitybeleid is gericht op het inrichten, beheersen en continu verbeteren van alle beveiligingsprocessen op Amsterdam Airport Schiphol.

Eind december was Amsterdam Airport Schiphol uitgebreid in het wereldnieuws naar aanleiding van de mislukte aanslag op een Amerikaanse passagierstoestel dat op weg was van Amsterdam naar Detroit. In reactie hierop heeft de minister van Justitie opdracht gegeven om alle vluchten naar de Verenigde Staten verscherpt te controleren en de security scan te gaan gebruiken op deze vluchten. Wij hebben inmiddels 60 extra security scans besteld. Ultimo 2009 hadden wij er 15 in gebruik.

Sinds 2006 gebruiken en testen wij de security scan op personeel en passagiers die hiertegen geen bezwaar hebben. Dit apparaat zoekt met millimeter wave technologie naar verboden voorwerpen, die de te controleren persoon mogelijk bij zich draagt. De apparatuur is in nauwe samenwerking met de leverancier steeds verbeterd. Eind november zijn twee van onze 15 security scans uitgerust met nieuwe software.



Eind september opende staatssecretaris De Jager (Financiën) het Cargo Checkpoint op Schiphol. Het Cargo Checkpoint is een gezamenlijk initiatief van Schiphol, de Nederlandse Douane en Air France Cargo-KLM Cargo. Het Cargo Checkpoint zorgt ervoor dat de fysieke overheidscontroles op één moment en op één locatie in de logistieke stroom van de vracht-afhandelaar plaatsvinden. Het is daarmee uniek in de wereld.

Door de toepassing van deze software hoeven beveiligingsmedewerkers niet meer de beelden van personen in de security scan te bekijken, maar wordt aan de hand van een grafisch beeldsignaal aangegeven of en waar nader onderzoek van een persoon nodig is. Amsterdam Airport Schiphol is de eerste luchthaven ter wereld waar deze technologie operationeel wordt gebruikt. Dit is mogelijk dankzij de goede samenwerking met Koninklijke Marechaussee, beveiligingsbedrijven, de NCTb en Douane. De Amerikaanse regelgevende autoriteit op het gebied van luchtvaartbeveiliging, de TSA, is van plan om in 2010 deze automatische detectie op hun security scans toe te passen.

Veiligheid heeft bij ons de hoogste prioriteit en met de security scan wordt de beveiliging nog verder verbeterd. En hoewel de luchtvaart op dit moment de meest beveiligde vervoersvorm is die er bestaat, zal het zeer zeker niet de laatste investering zijn op dit gebied. We blijven investeren en innoveren in beveiliging, ook al weten we dat honderd procent veiligheid nooit kan worden gegarandeerd. Niet op Amsterdam Airport Schiphol en niet op andere luchthavens. De kansen op het vrijdelen en voorkomen van een aanslag, worden door alle veiligheidsmaatregelen wel substantieel groter.

In het platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (BPVS) hebben publieke en private partijen die met security hebben te maken, hun krachten gebundeld. Het doel van deze samenwerking is te komen tot een optimaal security-beleid met maximale effectiviteit. Dankzij deze intensieve samenwerking is goede voortgang gemaakt met verschillende gezamenlijke projecten op het gebied van effectieve en werkbare grens- en veiligheidscontroles en doorstroming van passagiers.

In november zijn vier extra security lanes in gebruik genomen voor transferpassagiers op doorreis naar een van de Schengenlanden. De uitbreiding van het aantal Schengenlanden zorgt voor een constante groei van dit soort passagiers en een toenemende piekbelasting bij de controle. Met de uitbreiding van zeven naar elf lanes hopen we de lange wachtrijen voor de security controles te kunnen voorkomen.

Kwaliteit van onze dienstverlening

De kwaliteitsperceptie onder reizigers van het vertrek- en aankomstproces op Amsterdam Airport Schiphol is in 2009 gelijk gebleven. De tweemaandelijks steekproef onder 10.000

passagiers liet zien dat in 2009 wederom gemiddeld 93% van de vertrekkende en aankomende passagiers onze luchthaven als "goed" tot "uitstekend" ervaart.

Amsterdam Airport Schiphol wint ook in 2009 weer meerdere prijzen:

- Lezers van het Britse zakenblad Business Traveller verkiezen ons voor de 26ste keer sinds 1980 tot de beste Europese luchthaven in 2009.
- Van de brancheorganisatie voor luchthavens in Europa, ACI, ontvangen wij de ACI Europe Best Airport award, vanwege onze hoge kwaliteitsstandaard waarbij in het bijzonder wordt gewezen op het convenant van de Tafel van Alders en de manier waarop de luchthaven invulling geeft aan de relatie met omwonenden.
- Canadese reisagenten roepen Amsterdam Airport Schiphol uit tot Favourite International Airport 2009. De prijs wordt ons toegekend vanwege het one-terminal-concept, de efficiency en de diversiteit in faciliteiten.
- Lezers van het Aziatische vrachtblad Cargonews Asia kiezen Amsterdam Airport Schiphol voor de zestiende keer tot beste Europese luchthaven en voor de elfde keer tot 'Best Air Cargo Terminal Europe' vanwege de hoge kwaliteit van onze vrachtfaciliteiten en het efficiënte proces van vrachtoverslag.
- Lezers van het Amerikaanse zakenreisblad Executive Travel Magazine, uitgegeven door de zakenreistak van American Express, bekronen ons met de Leading Edge Award 2009 vanwege onze leiderschap, klantgerichtheid en visie.
- Flightglobal.com, de gezamenlijke website van een aantal gerenommeerde internationale vakbladen op het gebied van luchtvaart, beoordeelt de website Schiphol.nl als Best Airport Website in 2009.

Milieu

Corporate Responsibility wordt steeds meer onderdeel van al onze bedrijfsprocessen. Wij willen op het gebied van duurzaamheid een actieve en leidende rol spelen, waarbij innovaties centraal staan. We streven naar een verantwoorde energie- en waterhuishouding, verbetering van de luchtkwaliteit en het vergroten van de bereikbaarheid van Schiphol. Voor energie en mobiliteit zetten we een stap extra en voeren we ambitieuze programma's uit; EnergieStrategie 2020 en Visie Duurzame Mobiliteit.



Het micro-wierenbassin is een van de duurzame innovaties die dit jaar zijn gestart. Doel van dit algenbad is om te testen of glycol en kaliumacetaat, met behulp van algen milieuvriendelijk kunnen worden afgebroken in water. Micro-wieren produceren grote hoeveelheden zuurstof waardoor glycol wordt afgebroken. De vrijgekomen kooldioxide nemen de micro-wieren weer op en wat overblijft is gezuiverd zuurstofrijk water en algenbiomassa.

Elektriciteitsverbruik Amsterdam Airport Schiphol (x 1000 kWh/operationeel jaar)

2009	174.912
2008	173.949
2007	158.942
2006	166.228

Gasverbruik Amsterdam Airport Schiphol (x 1000 m³/operationeel jaar)

2009	14.624
2008	15.677
2007	14.402
2006	16.413

CO₂-uitstoot voor onze eigen bedrijfsactiviteiten (in tonnen)

2008	8.572
2007	69.038
2006	127.423

Energie

In 2012 willen wij CO₂-neutraal zijn voor de activiteiten van de business areas Aviation, Consumers en Real Estate op de locatie Schiphol. Eind 2006 bedroeg onze totale CO₂-uitstoot 127.423 ton. Dit was eind 2008 met bijna 119.000 ton gereduceerd vooral dankzij de inkoop van groene stroom en warmte-koude opslag. De CO₂-footprint voor de periode 2006-2008 is geverifieerd door het test- en keurbedrijf KEMA. Voor deze verificatie is een materialiteit van 5% gehanteerd. De meting van de CO₂-uitstoot is dermate complex dat de exacte uitstoot over 2009 pas in de loop van 2010 bekend is. Voor 2020 willen wij minimaal 20% van onze energiebehoefte op Amsterdam Airport Schiphol, duurzaam opwekken. In 2009 bedroeg dit 0,8% en bestond het voornamelijk uit warmte- en koude opslag.

In de MeerJaren Afspraak met de overheid (MJA3) is afgesproken om tussen 2005 en 2020

een jaarlijkse energie efficiency van minimaal 2% van het totale energieverbruik te realiseren. Elke vier jaar moet een energiebesparingsplan worden opgesteld. SenterNovem heeft het plan voor 2009-2012 goedgekeurd. Hierin is op afdelingsniveau uitgewerkt hoe op Amsterdam Airport Schiphol de doelstellingen van de MJA3 kunnen worden gerealiseerd. Voor de periode 2009-2012 betekent dit dat een besparing van 8% moet worden gehaald.

Omdat de meeste besparingen pas vanaf het vierde kwartaal 2009 en later effectief werden, is de besparingsdoelstelling voor 2009 niet gehaald (+1,6% in plaats van -2,0%). Dit is vooral veroorzaakt door een toename van het energieverbruik in de bagagehallen, in een aantal kantoren en in de horeca.

LED verlichting

Op parkeerterrein P40 zijn 40 lichtmasten voorzien van energiezuinige LED-verlichting. Deze lampen verbruiken 50% minder energie en geven opvallend goed licht.

In mei is de verlichting in ons hoofdkantoor aangepast: de helft van de plafondsots in de gangen brandt standaard niet en halogeenlampen zijn vervangen door LED. Ook in de terminal zijn besparingsmaatregelen genomen, zo gaat in Vertrek 2 overdag het licht uit.

Kwaliteit oppervlaktewater

Het ijsvrij houden van de vliegtuigen – *de-icing* – en het sneeuwvrij houden van taxi-, start- en landingsbanen en platforms, bepalen voor een belangrijk deel de kwaliteit van het oppervlaktewater in en rondom het luchthaventerrein. Restanten van noodzakelijke bestrijdingsmiddelen, terecht gekomen in het oppervlaktewater, onttrekken zuurstof aan het water en dit kan leiden tot vissterfte.

Om de kwaliteit van het oppervlaktewater duurzaam te verbeteren, is in 2007 een saneringsplan opgesteld voor het terugdringen van de schadelijke effecten van *de-icing*. De saneringsplannen omvatten bronreducerende maatregelen (Saneringsplan 1) en infrastructurele maatregelen (Saneringsplan 2). Voor Saneringsplan 2 is inmiddels een alternatief gekomen, Saneringsplan 3. Hiermee zullen dezelfde doelen worden gerealiseerd maar tegen lagere investeringen. Het plan is inmiddels ter goedkeuring voorgelegd aan het Hoogheemraadschap. Tegelijkertijd is afgesproken de realisatie van Saneringsplan 2 tijdelijk uit te stellen om ons de tijd te geven Saneringsplan 3 tijdens het winterseizoen 2009-2010 in de praktijk te testen.

Op pagina 231 worden de saneringsplannen uitvoerig beschreven.

Koeltorens

Ten behoeve van de koeltorens op het dak van terminal 1 zijn er in 2009 onthardingsinstallaties geplaatst. Deze installaties hebben als doel het koelwater in te dikken waardoor er tot 20% minder water gesuppleerd hoeft te worden. Dit geeft een besparing van ca. 12.000 m³ water.

Luchtkwaliteit

NO_x-emissies

Om de luchtkwaliteit te verbeteren in het gebied waar de vliegtuigen staan opgesteld, krijgen de opstelplaatsen een aansluiting voor walstroom en preconditioned air voor klimaatregeling van de vliegtuigcabines. Hiermee zorgt Amsterdam Airport Schiphol tevens dat zij gaat voldoen aan afspraken die zullen worden gesteld in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Het LVB is nog niet definitief, maar naar verwachting zal hierin worden vastgelegd dat tussen 2010 en 2014 jaarlijks 15 vliegtuigopstelplaatsen (VOP's) een vaste stroomvoorziening krijgen. Eind 2013 zal dit het geval zijn voor 67% van alle gates. Amsterdam Airport Schiphol heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat gevraagd de oorspronkelijke doelstelling (60% van alle VOP's) op een efficiëntere

Emissies proefdraaien vliegtuigmotoren (kg/operationeel jaar)

Emissies proefdraaien vliegtuigmotoren	Norm Wm 2009 en 2008	2009	2008
Koolmonoxide (CO)	-	5.696	7.051
Stikstofoxiden (NO _x)	85.000	34.773	39.790
Vluchtige Organische stoffen (VOS)	6.000	834	1.301
Zwavel dioxide (SO ₂)	1.750	521	603
Fijn stof (PM ₁₀)	5.500	1.134	1.349
Kooldioxide (CO ₂)	-	4.103.121	4.755.729

Overige emissies van vliegtuigen (tonnen/operationeel jaar)

	2009	2008
Koolmonoxide (CO)	2.122	2.349
Stikstofoxiden (NO _x)	2.688	2.913
Vluchtige Organische Stoffen (VOS)	312	355
Zwavel dioxide (SO ₂)	78	85
Fijn stof (PM ₁₀)	91	98



wijze te mogen invoeren. Door de opstelplaatsen met de grootste uitstoot aan te pakken, kan uiteindelijk een betere luchtkwaliteit worden bereikt dan met de oorspronkelijke doelstelling.

Vooruitlopend op de verwachte groei van het aantal vliegtuigbewegingen, gaan we maatregelen treffen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Op dit moment zijn al zes gates op de B-pier (6,6%) voorzien van een aansluiting voor stroom en preconditioned air. Door deze elektrische aansluitingen wordt er op jaarbasis 4,5 ton minder NO_x uitgestoten. De afname in het aantal vliegtuigbewegingen door de economische crisis leidt echter op dit moment al tot een tijdelijk verbeterde luchtkwaliteit.

Bereikbaarheid van de luchthaven

Bereikbaarheid is essentieel voor een mainport. Voor het optimaal kunnen benutten van de luchthavencapaciteit is een goede bereikbaarheid noodzakelijk vanuit de Randstad en de *catchment area*. In dit verband zijn vooral de ingebruikname van de Hogesnelheidslijn van Amsterdam naar Parijs en diverse ideeën uit de

Visie Duurzame Mobiliteit van groot belang. Het wegennet op het luchthaventerrein valt onder onze verantwoordelijkheid en kan zelf worden ontwikkeld. De verantwoordelijkheid voor de aanleg van spoorverbindingen en het hoofd- en onderliggende wegennet, ligt echter bij andere partijen. In specifieke gevallen doen wij op een bescheiden schaal mee aan investeringen die de bereikbaarheid van de luchthaven helpen verbeteren.

Na bestemmingen en prijs is bereikbaarheid van een luchthaven het belangrijkste keuzecriterium van passagiers. Niet alleen voor passagiers, maar ook voor werknemers en leveranciers moet de bereikbaarheid optimaal zijn. Op z'n minst net zo belangrijk is onze duurzaamheidsdoelstelling, vastgelegd in het programma Visie Duurzame Mobiliteit, de uitstoot van CO₂ en NO_x te helpen verminderen.

Speerpunt hierbij is het verminderen van auto-kilometers van en naar de luchthaven. Voor Amsterdam Airport Schiphol betekent dit dat het wegbrengen en afhalen van passagiers zoveel mogelijk wordt ontmoedigd en moet plaatsmaken voor gebruik van het openbaar vervoer

en eigen vervoer. Als de wegbrengers en afhalers thuis blijven en de reiziger op eigen gelegenheid naar de luchthaven komt, wordt het aantal autobewegingen van en naar de luchthaven drastisch gereduceerd.

Openbaar vervoer

In 2009 is 41,5% van onze passagiers (40,3% in 2008) met het openbaar vervoer van en naar de luchthaven gekomen. Deze stijging heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan onze duurzaamheidsdoelstelling op het gebied van verkeer en vervoer. De passagierstevredenheid over het aantal treinen van en naar de luchthaven is toegenomen met 2 procentpunt tot 79%. Over de punctualiteit van het treinverkeer zegt 91% van de passagiers (90% in 2008) tevreden te zijn. De NS heeft in de zomer maanden succesvol geëxperimenteerd met een nachttrein van en naar Enschede en Deventer. Deze trein sloot aan op de eerst uitgaande en de laatst binnenkomende vluchten van transavia.com.

Van de Zuidtangent – een snelbus die via de luchthaven rijdt tussen Haarlem en Amsterdam-Zuidoost en Nieuw-Vennep en het WTC van Amsterdam – wordt steeds meer gebruikgemaakt. In overleg met regionale overheden wordt bekeken hoe dit snelbusnetwerk kan worden uitgebreid. Daarnaast is dankzij een grote uitbreiding van het Schiphol Sarnet het aantal busritten van en naar de luchthaven met 40% toegenomen vergeleken met 2008.

In hoeverre onze werknemers in hun woon-werkverkeer een bijdrage hebben geleverd aan onze duurzaamheidsdoelstelling is niet bekend. Dit wordt eens in de twee jaar onderzocht; in 2008 reisde bijna 28% met openbaar vervoer. Gezien de grote deelname aan de in 2009 gestarte pilot telewerken moet het woon-werkverkeer zijn afgenomen. Ook het feit dat steeds meer werknemers gebruikmaken van de hen ter beschikking gestelde OV-jaarkaart, doet vermoeden dat zij een positieve bijdrage hebben

geleverd aan een vermindering van CO₂- en NO_x-uitstoot.

Eigen vervoer

In 2009 is de bereikbaarheid over de weg verbeterd. De passagiersperceptie over filevrije wegen is met 5 procentpunt toegenomen tot 73%. De economische recessie sorteert ook een groot effect: een rustiger wegbeeld ondanks de vele werkzaamheden aan rijkswegen.

Taxi's

In 2009 is de taxiconcessie vanaf Schiphol vernieuwd. Naast extra kwaliteitseisen aan de taxi's, is ook het gebruik van schonere auto's met een Euronorm 5 motorblok afgedwongen. Deze auto's stoten veel minder NO_x en PM₁₀ (fijn stof) uit, waardoor de luchtkwaliteit op het plein voor Schiphol Plaza verbetert. Bij het verlenen van de concessies aan Sarnet en Connexion is deze eis ook opgenomen.

Verminderen van uitstoot bij de bron

Amsterdam Airport Schiphol hecht grote waarde aan het inzetten van duurzame vervoersmiddelen om bij te dragen aan een verbetering van de luchtkwaliteit. Zo rijden er sinds mei 2008 elektrische scooters op de luchthaven en rijdt 10% van de wagens uit de operatie op biodiesel, gemaakt van koolzaad dat geleverd wordt door boeren uit de omgeving van de luchthaven.

In 2009 is een pilot gestart met een elektrische auto, de Th!nk City. De Th!nk City kan door Schipholmedewerkers op en rond de luchthaven worden gebruikt. Bij het hoofdkantoor van Schiphol Group is een oplaadpunt geplaatst. Gedurende een jaar wordt het gebruik met de Th!nk City getest. Afhankelijk van de ervaringen zal Amsterdam Airport Schiphol meer elektrische auto's aanschaffen. Tevens vergroten we hiermee het bewustzijn bij onze medewerkers. De proef duurt tot medio 2010.





Omzetbronnen:
winkelverkopen, concessie-inkomsten,
autoparkeergelden, reclame-inkomsten
en managementfees.

Consumers

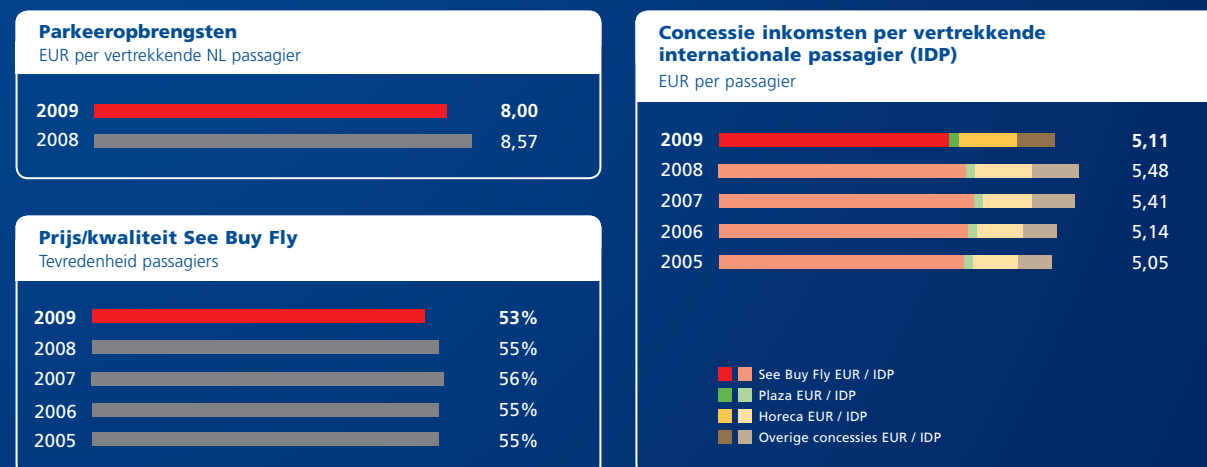
De activiteiten van de business area Consumers bestaan uit het uitgeven en managen van concessies voor winkels, horecagelegenheden en entertainment, het zelf exploiteren van winkels en autoparkeerterreinen en het aanbieden van mogelijkheden om te adverteren op Amsterdam Airport Schiphol. De business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



2009

- Netto omzet daalt met 12,7%
- Exploitatieresultaat fors gedaald met 25,1% door lagere omzet en eenmalige bedrijfslasten
- Het gedaalde consumentenvertrouwen zorgt voor lagere bestedingen
- Lagere parkeeropbrengsten mede door sterk teruggelopen zakelijke markt
- Business area blijft investeren in kwaliteitsverbeteringen, merk winkels (Ralph Lauren) en nieuwe concepten (Café Chocolat)

Key Performance Indicators



EUR miljoen	2009	2008	%
Netto-omzet	264	302	- 12,7%
Bedrijfslasten	160	164	- 2,2%
EBITDA	134	163	- 17,6%
Exploitatieresultaat	104	138	- 25,1%
Gemiddelde vaste activa	240	247	- 2,8%
RONA voor belastingen	43,0%	56,0%	
RONA na belastingen	31,9%	41,7%	
Investeringen immateriële en materiële vaste activa	16	22	- 27,1%

Financiële gang van zaken

De netto-omzet van de business area Consumers daalde in 2009 met 12,7% (+0,1% in 2008) van EUR 302 miljoen naar EUR 264 miljoen. Concessie-inkomsten leverden de belangrijkste bijdrage aan de omzet, gevolgd door autoparkeergelden en winkerverkopen.

De sterke daling in de omzet is grotendeels veroorzaakt door de daling van het aantal passagiers maar ook het gedaalde consumentenvertrouwen en de dure euro ten opzichte van de Amerikaanse dollar en het Britse pond hebben een sterk negatieve invloed gehad op de omzet. De gemiddelde besteding per passagier daalde bij See Buy Fly van EUR 15,95 in 2008 naar EUR 15,13 in 2009. Ook werd minder gebruik gemaakt van onze parkeerproducten en heeft de meer dan gemiddelde afname in het zakelijk verkeer geleid tot fors lagere inkomsten. Gecombineerd met de focus op Schiphol Smart Parking in 2009 heeft dit ook bij Parkeren geleid tot een lagere gemiddelde besteding per passagier. De opbrengsten uit reclame zijn in 2009 sterk teruggelopen ten gevolge van de crisis die wereldwijd krimpende marketingbudgetten veroorzaakte.

We hebben in 2009 verschillende acties gevoerd om met name de perceptie over de verhouding tussen prijs en kwaliteit op Amsterdam Airport Schiphol te verbeteren. Onze marketing was voor het merendeel gericht op prijsvoordeel: veel aanbiedingen in de winkels, een lowest-price guarantee bij See Buy Fly en goedkoop parkeren via Schiphol Smart Parking.

De inkomsten uit verhuringen van commerciële ruimtes in de terminal zijn gestegen door toegenomen servicekosten (met name energie). Deze inkomsten zijn niet afhankelijk van bestedingen of passagiersaantallen.

De bedrijfslasten van de business area Consumers zijn in 2009 met 2,2% gedaald (+4,5% in 2008) van EUR 164 miljoen naar EUR 160 miljoen. In 2009 is sprake van eenmalige lasten van de organisatieaanpassing (EUR 5,4 miljoen) en bijzondere waardeverminderingen (EUR 7,3 miljoen). Als we deze eenmalige effecten in 2009 buiten beschouwing laten, daalden de bedrijfslasten met 10%. Een groot deel van deze daling hangt samen met de lagere omzet uit winkerverkopen. Gecorrigeerd voor de hiermee samenhangende afgenomen inkoopkosten, daalden de bedrijfs-

EUR miljoen	2009	2008	%
Concessies	97,8	112,3	- 12,9%
Autoparkeren	70,5	81,6	- 13,6%
Winkerverkopen	53,4	64,2	- 16,8%
Verhuringen	14,2	13,5	5,2%
Reclame & Media	15,5	17,4	- 10,9%
Overige activiteiten	12,1	12,8	- 5,5%
Totaal	263,5	301,8	- 12,7%

lasten met 6%. Anticiperen op de crisis en tijdig ingrijpen zorgden voor dit lagere kostenniveau.

De EBITDA is gedaald met 17,6% van EUR 163 miljoen in 2008 naar EUR 134 miljoen in 2009. Het exploitatieresultaat is in 2009 gedaald met 25,1% (-4% in 2008) van EUR 138 miljoen naar EUR 104 miljoen.

De business area Consumers investeerde in 2009 voor EUR 16 miljoen; EUR 6 miljoen minder dan in 2008. Belangrijkste oorzaak hiervoor is het uitstellen en reduceren van geplande investeringen.

Concessies

See Buy Fly

In 2009 lag de focus op het benadrukken van de prijs-kwaliteitsverhouding van See Buy Fly. Hiervoor is een reclamecampagne gevoerd met TV-commercials en een lowest-price guarantee-campagne in de terminal zelf. Ook onze website, www.schiphol.nl, heeft uitvoerig aandacht besteed aan de voordelen van See Buy Fly. Op alle intercontinentale vluchten van KLM werd een volledig nieuwe Schipholvideo vertoond, speciaal gericht op de transferpassagiers.

In Lounge 1 is het inspirerende concept Café Chocolat geopend; het eerste luchthaven-chocolade café ter wereld, waar de passagier kan kiezen uit een uitgebreid assortiment met biologische en fair trade chocolade.



Amsterdam Airport Schiphol

Internationaal



In 2009 zijn met drie See Buy Fly concessiecontracten vernieuwd. Er zijn geen contracten beëindigd. Onze commerciële strategie is gericht op het verbreden en verdiepen van de retailmix, door naast algemene winkels ook merk winkels en speciale serviceconcepten te introduceren binnen het winkelgebied van See Buy Fly. In 2009 kwamen er twee nieuwe merk winkels bij: Ralph Lauren en Swarovski. Kappé heropende een geheel gerenoveerde winkel. Dit jaar is het in 2008 op de B-pier geïntroduceerde Vizzit-concept verder uitgerold. Behalve op de C-pier – deze volgt in 2010 – zijn op alle pieren nu alle winkels aangepast aan dit

concept. Vizzit biedt een uitgebreid assortiment van de best verkopende producten op de luchthaven zoals parfum, drank, special offers, souvenirs, snacks en de laatste reisbenodigdheden.

Op 1 juli is de afschaffing van de vliegbelasting gevierd. Speciaal op deze dag ontvingen vertrekkende passagiers 11,25% extra korting op alle artikelen bij de winkels van See Buy Fly.

De eerste gesprekken met concessionarissen over Corporate Responsibility zijn dit verslagjaar begonnen. Bewustwording over energieverbruik, gebruik van duurzame energie en het scheiden van afval zijn hierbij belangrijke onderwerpen.

Plaza

Het aantal winkels op Plaza en het totaal oppervlak is nagenoeg gelijkgebleven met 41 winkels die samen goed zijn voor 5.350 m². Jill & James heeft in april haar deuren geopend en is een uniek concept met allerlei handige diensten onder één dak zoals onder meer een postkantoor, een apotheek, een CO₂-neutrale stomerij, een schoen- en kledingreparatie en een uitzendbureau.

Horeca

De concessie-opbrengsten uit Horeca zijn in 2009 licht gedaald, vergeleken met 2008. Hiermee heeft Horeca het minder slecht gedaan dan op grond van de krimp in aantallen passagiers zou mogen worden verwacht. Per persoon werd meer uitgegeven, hetgeen mede te danken is aan de speciaal in of bij horecagelegenheden gebouwde rookruimten.

Overig

Op de tweede verdieping van Lounge 2 zijn 64 nieuwe internetplekken gekomen, met diverse faciliteiten zoals scanners en printers. In de overige Lounges, op Schiphol Plaza en op enkele pieren kunnen passagiers gebruik maken van diverse Internet Zones.

Winkelverkopen

In 2009 zijn de verkopen van Schiphol Airport Retail (SAR) sterk afgenomen vergeleken met 2008. Deze afname is het resultaat van een lagere besteding per passagier, gecombineerd met een lager aantal vertrekkende passagiers. Vooral de verkoop van tabaksproducten aan EU-reizigers staat onder druk. De ongunstig lage koers van het Britse pond tegenover de euro, speelt hier een belangrijke rol. Dankzij een reorganisatie en kostenbesparingen kon het verlies beperkt blijven en is Schiphol Airport Retail beter voorbereid op de toekomst.

Parkeren

Vooraf een parkeerplaats reserveren op Amsterdam Airport Schiphol, wordt met het jaar meer populair. In 2009 reserveerden 166.000 reizigers (149.000 in 2008) vooraf via www.schiphol.nl een parkeerplaats op Park & Travel. Dit betrof niet alleen reserveringen voor Schiphol Smart Parking maar ook het normale gereserveerd parkeren. Deze 166.000 reizigers

vertegenwoordigden in 2009 48,1% van alle parkeerders op Lang Parkeren (37,2% in 2008). Dit succes heeft niet gezorgd voor een stijging van de parkeerinkomsten. Omdat gereserveerd parkeren goedkoper is, daalde de gemiddelde parkeeropbrengst per passagier. Schiphol Smart Parking wordt via diverse kanalen onder de aandacht gebracht. Behalve dat we hieraan zelf veel aandacht besteden, is Schiphol Smart Parking met andere mobiliteitsproducten gekoppeld aan tal van acties van luchtvaartmaatschappijen. Ze worden niet alleen via onze eigen website aangeboden maar ook via diverse airlines en reisgerelateerde websites.

Bij parkeren en mobiliteit speelt duurzaamheid een zeer belangrijke rol. Speerpunt hierbij is het verminderen van autokilometers van en naar de luchthaven. Voor Amsterdam Airport Schiphol betekent dit dat het wegbrengen en afhalen van passagiers zoveel mogelijk wordt ontmoedigd en moet plaatsmaken voor gebruik van het openbaar vervoer en eigen vervoer. Als wegbrengers en afhalers thuis blijven en de reiziger op eigen gelegenheid naar de luchthaven komt, wordt het aantal autobewegingen van en naar de luchthaven drastisch gereduceerd. Schiphol Parking promoot dan ook het zelf rijden naar en het parkeren op de luchthaven ten koste van het wegbrengen en afhalen. In 2009 is het gebruik van openbaar vervoer gestegen vergeleken met 2008. Tegelijk is ook het aandeel van wegbrengers en afhalers gestegen ten koste van het zelf rijden en parkeren op de luchthaven. Ook het gebruik van de taxi is afgenomen. Naast de aandacht voor Corporate Responsibility, willen we nog beter inspelen op de verschillende behoeftes van de diverse klantengroepen. Goed bereikbaar zijn en makkelijk kunnen parkeren, vormen een integraal onderdeel van de reisbeleving. Vandaar dat wij een gedifferentieerd

Op Plaza is een aantal nieuwe en gerenoveerde winkels geopend. De Burger King – de grootste ter wereld gemeten in omzet – is gerenoveerd. Tevens is Jill & James gestart met een CO₂-neutrale stomerij.





productenpalet kennen op het gebied van parkeren, van Schiphol *Valet Parking* voor de reiziger die comfort zoekt tot Schiphol *Smart Parking* voor de prijsbewuste vakantieganger. Vanaf 2010 komt daar *Excellence Parking* bij, waardoor men zal kunnen parkeren in een garage direct aan de terminal. Op de personeelsparkeerterreinen P30 en P40 kunnen Schipholwerkers met een zuinige auto in 2010 vooraan parkeren onder de noemer *ECO₂ Parking*.

Reclame & Media

De media uitingen op alle pieren, corridors en Schiphol Plaza zijn gedigitaliseerd. Er zijn ongeveer 200 energiezuinige LCD schermen geplaatst. Deze vervangen de kartonnen uitingen. De grootste nieuwe adverteerder in 2009 was Vodafone.

Privium

Privium, het serviceprogramma van Schiphol Group, heeft in november het éénjarig bestaan gevierd van de Privium ClubLounge. Het bestaan van deze lounge, zo blijkt uit onderzoek, behoort met de automatische grenspassage en de speciale parkeerfaciliteiten tot de drie aantrekkelijkste voordelen van het Privium-lidmaatschap. In april 2009 is FLUX Alliance geïntroduceerd, een samenwerking tussen de Nederlandse en Amerikaanse overheid op het gebied van snelle grenspassage. Waar Amerikanen lid kunnen worden van Privium, is het voor Priviumleden mogelijk lid te worden van het Amerikaanse Global Entry programme, dat in snelle grenspassage voorziet op 21 luchthavens in de Verenigde Staten. Eind 2009 waren er al 1200 FLUX-leden. Ondanks de recessie en een verhoging van het lidmaatschap (na invoering van de Privium ClubLounge), is het aantal

Onze website, begin 2009 nog bekroond met de Gouden Webbie, is aan het eind van 2009 volledig vernieuwd. De informatie is opnieuw ingedeeld en de navigatiestructuur is aangepast. Ook heeft Schiphol.nl een eigen videokanaal: SchipholTV. De dagelijks drukst bezochte rubriek van de site, de vluchtinformatie, is uitgebreid en heeft een prominente plek op de homepage gekregen. Nieuw op de site is een parkeerwijzer die de bezoeker advies geeft over de parkeermogelijkheden op Schiphol. De nieuwe website heeft begin 2010 ook de Gouden Webbie gekregen.

Priviumleden met gemiddeld 47.000 in 2009, nagenoeg stabiel gebleven.

Consumers International

Arlanda Schiphol Development Company
Op Arlanda Airport werken wij in een joint venture samen met het Zweedse Luftfartsverket in Arlanda Schiphol Development Company. Eén van onze nieuwe walk through stores werd uitgeroepen tot beste nieuwe luchthavenwinkel ter wereld tijdens de DFNI Global Awards uitreiking in Londen. Daarnaast werden de voorbereidingen getroffen om in 2010 een samenwerking met Göteborg Landvetter Airport te starten. Deze samenwerking is in januari 2010 van start gegaan en heeft tot doel de commerciële inkomsten en klanttevredenheid op Göteborg Landvetter Airport te verhogen.

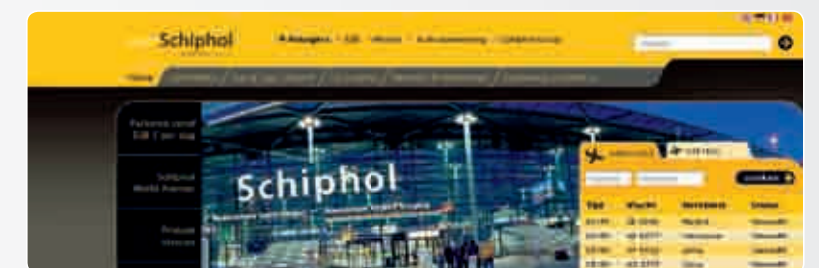
Guangzhou Baiyun International Airport
Consumers International adviseert de Chinese luchthaven in Guangzhou op commercieel gebied. Onderzocht wordt hoe de samenwerking kan worden voortgezet na afloop van het tweejarige contract in 2010.

Saphire

Als gevolg van de strategische heroriëntatie begin 2009, is besloten ons belang in de joint venture met Angkasa Pura in Jakarta te stoppen. Met onze partner APII wordt hierover gesproken.

Toronto

Samen met Dartagnan, onze dochteronderneming gespecialiseerd in de ontwikkeling van geautomatiseerde grenspassagesystemen, heeft Consumers International een studie uitgevoerd naar de haalbaarheid van de invoering van een Privium-programma op de luchthaven van Toronto. De uitkomst was erg positief, maar de Greater Toronto Airport Authority heeft het project on hold gezet vanwege de huidige marktsituatie in de luchtvaart.

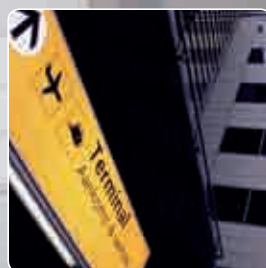


De business area Real Estate ontwikkelt, beheert, exploiteert en belegt in vastgoed op en rondom luchthavens in binnen- en buitenland. Het grootste deel van de portefeuille met zowel operationeel als commercieel vastgoed bevindt zich op en rondom Amsterdam Airport Schiphol.

Omzetbronnen:

Inkomsten uit de ontwikkeling en verhuur van terreinen en gebouwen. Daarnaast draagt de business area bij aan het groepsresultaat via overige resultaten uit vastgoed (uitgifte van erfpachten en verkoop en waardeveranderingen van terreinen en gebouwen).

Real Estate



2009

- Huurinkomsten stabiel dankzij kwaliteit locatie en vastgoedbeleggingen
- Waarde van de vastgoedportefeuille met 5,1% gedaald
- Bezettingsgraad daalt van 91,4% naar 89,4%
- RONA na belasting daalt van 4,9% naar 1,5%
- Vrachtgebouw 18 opgeleverd
- Eerste paal Vrachtgebouw 19 en de nieuwe General Aviation Terminal
- Eerste paal TransPort, het eerste gebouw in Nederland met LEED-certificering Platinum

Key Performance Indicators



EUR miljoen	2009	2008	%
Netto-omzet	135	135	- 0,2%
Resultaat uit hoofde van verkoop vastgoedbeleggingen	0	2	- 96,2%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	- 39	19	- 304,3%
Bedrijfslasten	67	64	3,9%
EBITDA	51	111	- 54,0%
Exploitatieresultaat	29	93	- 68,7%
Gemiddelde vaste activa	1.511	1.462	3,3%
RONA voor belastingen	2,1%	6,6%	
RONA na belastingen	1,5%	4,9%	
Investerings immateriële en materiële vaste activa	43	93	- 53,8%

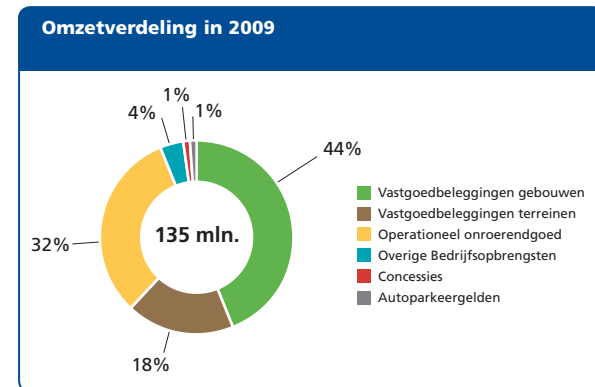
Amsterdam Airport Schiphol een aantrekkelijke vestigingsplaats

Amsterdam Airport Schiphol blijft ook in mindere economische tijden een aantrekkelijke vestigingsplaats voor internationale ondernemingen. In 2009 kozen Terremark, een toonaangevende internationale leverancier van IT-infrastructuurservices en Bombardier Aerospace, 's werelds op twee na grootste fabrikant van burger vliegtuigen, voor Amsterdam Airport Schiphol. Terremark vestigt zich met een nieuw datacenter en Bombardier met een nieuwe faciliteit voor onderhouds-, reparatie- en aftersalesactiviteiten.

Tevens werd in 2009 Vrachtgebouw 18 opgeleverd aan Panalpina, een van 's werelds grootste logistieke dienstverleners zowel in lucht- als in zeevracht. Daarnaast startte in 2009 de bouw van TransPort, het eerste gebouw in Nederland dat de LEED-certificering Platinum zal krijgen.

Vastgoedmarkt

De gevolgen van de economische crisis zijn duidelijk zichtbaar geworden in de Nederlandse vastgoedmarkt. Ontwikkelaars hebben grote moeite financiering te vinden voor hun nieuwbouw- en renovatieplannen en veel projecten zijn stilgezet. Ook de vraag naar kantoor- en bedrijfsruimte is sterk afgenomen. De wereldwijde crisis, de neerwaartse druk op de huren en het ontbreken van transacties hebben de risico-opslagen voor waarderingen van vastgoed substantieel verhoogd. Hierdoor is de



waarde van onze vastgoedportefeuille in 2009 gedaald met in totaal 5,1%. De locatie en kwaliteit van onze beleggingen, de hoge bezettingsgraad en de langlopende huurcontracten zorgen er wel voor dat deze waardedalingen geringer zijn dan het landelijke gemiddelde van de vastgoedmarkt.

Financiële gang van zaken

De netto-omzet van de business area Real Estate is in 2009 nagenoeg gelijk gebleven (stijging van 8,7% in 2008).

De verhuuropbrengsten zijn in 2009 met EUR 3,3 miljoen gestegen naar EUR 126,4 miljoen. Deze stijging doet zich met name voor in de categorie 'Vastgoedbeleggingen gebouwen' (EUR 2,6 miljoen) en wordt voor het grootste deel veroorzaakt door een verbetering in de bezettingsgraad van het nieuwe kantoorgebouw The Outlook op Schiphol-Centrum, de

EUR miljoen	2009	2008	%
Verhuringen			
Vastgoedbeleggingen gebouwen	58,7	56,1	4,6%
Vastgoedbeleggingen terreinen	23,9	23,9	- 0,2%
Operationeel onroerend goed	43,8	43,1	1,5%
Subtotaal	126,4	123,1	2,7%
Overige opbrengsten			
Overige bedrijfsopbrengsten	5,9	8,8	- 32,7%
Concessies	1,0	1,9	- 49,1%
Autoparkeergelden	1,5	1,3	21,8%
Subtotaal	8,5	12,0	- 29,5%
Totaal	134,9	135,2	- 0,2%



verhuur vanaf februari 2009 van Vrachtgebouw 18 en de uitbreiding per 1 juli 2008 van het belang in het ACRE Fund van 50% naar 60,25%. De lagere bezettingsgraad in 2009 van gemiddeld 89,9% (92,2% in 2008) heeft een drukkend effect gehad op de verhuuropbrengsten.

De post overige bedrijfsopbrengsten bestaat voor het grootste deel uit geleverde diensten aan huurders. Hier staan in gelijke mate kosten tegenover. In 2009 zijn minder activiteiten verricht en ook zijn minder kosten gemaakt voor de inrichting van ruimtes.

De inkomsten uit concessies betreffen opbrengsten uit omzetterelateerde activiteiten van huurders van onze gebouwen. Deze opbrengsten zijn met EUR 0,9 miljoen gedaald in vergelijking met 2008. Autoparkeergelden zijn gekoppeld aan de parkeerfaciliteiten die onderdeel uitmaken van de verhuurde gebouwen. Deze inkomsten laten met EUR 0,2 miljoen een lichte stijging zien ten opzichte van 2008.

Op de locatie Amsterdam Airport Schiphol wordt (evenals in 2008) 95% van de netto-omzet gere-

liseerd. De overige 5% komt van vastgoedactiviteiten op regionale en internationale locaties. De verslechterde marktomstandigheden zorgden in 2009 voor een waardedaling van vastgoedbeleggingen van Schiphol Real Estate van per saldo EUR 39 miljoen (+ EUR 19 miljoen in 2008). Dit bedrag bestaat uit het saldo van een waardedaling van de bestaande portefeuille en een gezamenlijke waardeverandering van de ontwikkelingsprojecten TransPort en Vrachtgebouw 19 evenals een waardeverandering bij de oplevering van Vrachtgebouw 18.

In 2009 is geen vastgoed verkocht (in 2008 wel met een resultaat van EUR 2 miljoen).

De bedrijfslasten van de business area Real Estate zijn in 2009 gestegen met 3,9% (-5,8% in 2008), van EUR 64 miljoen naar EUR 67 miljoen. Dit wordt onder meer veroorzaakt door hogere kosten in relatie tot projecten die geen doorgang vonden en het aandeel van de business area in de kosten van de organisatieaanpassing. Daarnaast was sprake van minder uitbestede werkzaamheden voor huurders.

Het exploitatieresultaat van de business area is in 2009 gedaald van EUR 93 miljoen naar EUR 29

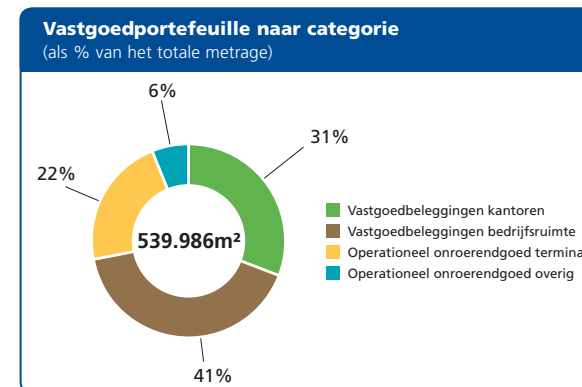
miljoen. Dit is vooral het gevolg van de forse waardedaling van de gebouwen en terreinen met EUR 39 miljoen tegen een stijging van EUR 19 miljoen in 2008. Exclusief de waardeveranderingen en het resultaat op verkoop, is het exploitatieresultaat in 2009 met EUR 68 miljoen licht gedaald ten opzichte van de EUR 71 miljoen van 2008, vanwege hogere bedrijfslasten.

De RONA na belasting, inclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen en resultaat niet-geconsolideerde deelnemingen, is in 2009 gedaald van 4,9% naar 1,5%. Dit is vooral het gevolg van de hiervoor genoemde waardedaling van de bestaande vastgoedportefeuille. Exclusief deze daling en het resultaat op verkoop, is de RONA na belasting in 2009 gedaald van 3,9% naar 3,5%.

De investeringen bedroegen in 2009 EUR 43 miljoen (EUR 93 miljoen in 2008). In 2009 waren de belangrijkste investeringen op de locatie Schiphol de bouw van TransPort en Vrachtgebouwen 18 en 19.

Ontwikkelingen vastgoedportefeuille

Oplevering van Vrachtgebouw 18 zorgde in 2009 voor een stijging van de totale omvang van de vastgoedportefeuille met 2,6% (6,2% in 2008), van 525.166 m² naar 539.986 m² (genoemde metrages zijn inclusief de deelnemingen naar rato van ons belang). Van de totale portefeuille bevindt 90% zich op de locatie Amsterdam Airport Schiphol, 4% op en rond de regionale luchthavens Rotterdam en Eindhoven en 6% in Italië.



Amsterdam Airport Schiphol

Afgelopen jaar zijn alle bestaande kantoorpanden uit onze portefeuille en die van het ACRE Fund voorzien van een energielabel A t/m G (EPBD label). 56% van deze kantoorpanden heeft een duurzaam A,B of C label. Het landelijke gemiddelde bedraagt 36%.

Op Amsterdam Airport Schiphol is de vastgoedportefeuille in 2009 uitgebreid met Vrachtgebouw 18 op Cargo World Schiphol-Zuidoost. Het gebouw wordt verhuurd aan Panalpina, een van 's werelds grootste logistieke dienstverleners zowel in lucht- als in zeevracht. Het gebouw telt 10.000 m² vvo bedrijfsruimte en 2.000 m² vvo kantoorruimte.

In maart 2009 is de bouw van TransPort op Schiphol-Oost van start gegaan. Het kantoorgebouw zal voldoen aan de hoogste eisen die worden gesteld aan een milieuvriendelijk gebouw en krijgt als eerste in Nederland de LEED-certificering Platinum. LEED is een internationaal, onafhankelijk keurmerk dat staat voor Leadership in Energy and Environmental Design. Tevens krijgt het gebouw een Breeam keurmerk (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) van de Dutch Green Building Council. Het gebouw ontleent deze keurmerken aan diverse maatregelen als klimaatbeheersing door warmte-koude opslag in de bodem en betonkernactivering in vloeren en plafonds, energieopwekking door zonnepanelen, vegetatiedaken voor isolatie, wateropslag en opname van CO₂, een grijswatersysteem en slim gebruik van zon- en daglicht. De zonnepanelen wekken 10% van de totale energiebehoefte van het gebouw op en er wordt een waterbesparing van 40% gerealiseerd.

Overige resultaten uit vastgoed

EUR miljoen	2009	2008	%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	- 39	19	- 304,3%
Resultaten uit verkoop vastgoed	0	2	- 96,2%
Totaal overige resultaten uit vastgoed	- 39	21	- 280,5%



TransPort heeft een verhuurbaar vloeroppervlak van 10.800 m². Het zal worden verhuurd aan transavia.com en Martinair die er beide hun hoofdkantoor zullen vestigen. De oplevering van het nieuwe kantoorpand is gepland in de eerste helft van 2010.

Een proef is gestart met dakbedekkingmateriaal op het kantoorgebouw Transview op Schiphol-Centrum, dat stikstofoxiden (NO_x) uit de lucht filtert. Stikstofoxiden in de lucht tasten onder meer de ozonlaag aan en veroorzaken smog. Schiphol is het eerste bedrijf in Nederland dat deze innovatieve methode toepast.

Daarnaast zijn wij in oktober 2009 begonnen met de ontwikkeling van een nieuw vrachtgebouw aan het vrachtplatform op Cargo World Schiphol-Zuidoost voor Rhenus Logistics. Dit is een toonaangevende internationale logistieke dienstverlener met een omzet van EUR 3,1 miljard en 17.700 medewerkers op 230 locaties. Het gebouw krijgt 7.500 m² vvo bedrijfsruimte en 2.900 m² vvo kantoorruimte. Ook dit gebouw past in Schiphol Real Estate's ontwikkelingsvisie van duurzaam bouwen: veel daglicht gecombineerd met daglichtgestuurde verlichting en zonnepanelen op het dak. Het gebouw wordt naar verwachting in de tweede helft van 2010 opgeleverd.

In december 2009 is de eerste paal geslagen voor de nieuwbouw ter vervanging van de General Aviation Terminal op Schiphol-Oost. De General Aviation Terminal op Schiphol-Oost wordt gebruikt voor privé en zakenvliegtuigen. Ook dit gebouw zal voldoen aan de hoogste eisen van duurzaamheid en zal naar verwachting in 2011 in gebruik kunnen worden genomen.

Rotterdam

Het luchthaventerrein van Rotterdam Airport kent een ontwikkelingspotentieel van 200.000 m² commercieel onroerend goed. In 2009 is het Stedenbouwkundig plan voor dit gebied geactualiseerd en is de handelsnaam 'Rotterdam Airport Business Park' geïntroduceerd. Om aan onze duurzaamheidsdoelstellingen te kunnen voldoen heeft Rotterdam Airport Business Park in 2009 een uitgebreide duurzaamheidsvisie voor deze locatie ontwikkeld. Hierin is vooral gekeken naar een integraal systeem voor warmte-koude opslag dat in de toekomst alle opstallen op het luchthaventerrein van duurzame energie moet kunnen voorzien.

Eind 2009 heeft Heembouw ontwikkelingsmaatschappij een bouwvergunning verkregen voor de realisatie van het bedrijvencomplex 'Flightpark'.

Tevens heeft Rotterdam Airport Business Park een bouwvergunning verkregen voor de realisatie van een kantoorpaviljoen van ca 2000 m². Aan de westzijde van de luchthaven – het Entreegebied en het Airportplein – is het kantoorpaviljoen van vriesgroothandel 'Culimer' opgeleverd. In december heeft Rotterdam Airport Business Park de ontwikkelingsovereenkomst getekend met Dura Vermeer Vastgoed B.V., voor de realisatie van een kantoorgebouw met een verhuurbaar vloeroppervlak van 11.000 m². De helft van het gebouw zal langdurig worden verhuurd aan de Dura Vermeer groep. De overige 50% komt in 2012 voor verhuur op de markt.

Eindhoven

Op 13 november 2009 heeft Flight Forum een grondovereenkomst getekend met Cleanfuel uit Nootdorp, voor de ontwikkeling van een tankstation met schone en duurzame brandstoffen. Voor eind 2010 moet dit station operationeel zijn.

Valid ICT en Flos Creative Component Solutions hebben in 2009 op Flight Forum hun intrek genomen in respectievelijk een kantoorgebouw van zo'n 3.000 m² en een bedrijfsgebouw van zo'n 10.000 m².

Internationaal

Dankzij de verkoop in 2008 van het eerste kantoorgebouw heeft de ontwikkeling van het MXP Business Park bij de Milanese luchthaven Malpensa een grote sprong vooruit gemaakt. Eind 2009 is daar gestart met de realisatie van het algemene parkeerterrein en voor 2010 staat de bouw van het Service Gebouw op de agenda. Bij voldoende voorverhuur kan dan ook worden begonnen aan het tweede kantoorgebouw. Op Avioport Logistics Park, ook gelegen bij Malpensa, is in april 2009 warehouse C ter grootte van circa 13.000 m² opgeleverd aan de huurder Agusta Westland. Dit is het tweede bedrijfsgebouw dat Agusta Westland huurt. In de kantoren van Avioport Logistics Park zijn in 2009 vier nieuwe bedrijven gehuisvest, waardoor office 1 nu volledig en office 2 voor ongeveer 20% is verhuurd.

Bezettingsgraad

De bezettingsgraad van onze vastgoedportefeuille bedroeg ultimo 2009 89,4% en is daarmee 2,0 procentpunt lager dan de 91,4% van ultimo 2008.

Bezettingsgraad	2009	2008
Kantoren	82,2%	80,7%
Bedrijfsruimten	92,9%	96,1%
Operationeel vastgoed	98,7%	98,7%
Operationeel vastgoed terminal	90,3%	96,6%
Totale bezettingsgraad	89,4%	91,4%

De hogere bezetting van de kantoren is het gevolg van de toegenomen bezetting in The Outlook 2e fase en Gebouw 72. Dit wordt voor een deel teniet gedaan door een behoorlijke leegstand van Valkweg 1 (faillissement van een huurder), Triport 1 en 3 en enkele kantoren van het ACRE Fund (Caravelle en Constellation).

De lagere bezettingsgraad van de bedrijfsruimten is voornamelijk het gevolg van een grotere mate van leegstand van een loods aan Valkweg 1 en van Vrachtgebouw 6 van het ACRE Fund. Voor een deel is deze leegstand gecompenseerd door een stijging in het aantal verhuurde vierkante meters van Gebouw 72.

De bezettingsgraad van het operationele vastgoed in de terminal is gedaald van 96,6% in

2008 naar 90,3% in 2009, deels veroorzaakt door verbouwingen. De bezettingsgraad van het operationele vastgoed op andere locaties bleef in 2009 onveranderd.

In 2010 zal 7,1% van de huurcontracten expireren (6,2% in 2009).

Analyse rendement

Een analyse van de RONA (exclusief overhead en allocaties) naar direct rendement (verhuur) en indirect rendement (waardeveranderingen) op vastgoedbeleggingen, activa in aanbouw of ontwikkeling en activa ten behoeve van operationele activiteiten geeft het volgende beeld.

Het directe rendement is in 2009 licht gedaald van 7,2% naar 6,6%. Dit houdt verband met bijzondere waardeverminderingen van EUR 3,5 miljoen op projecten die geen doorgang meer zullen vinden. Het indirecte rendement is in 2009 gedaald van 1,5% naar -2,8% wat het gevolg is van waardedalingen van vastgoedbeleggingen en activa ten behoeve van operationele activiteiten.

	2009			2008		
	RONA	Direct rendement	Indirect rendement	RONA	Direct rendement	Indirect rendement
Vastgoedbeleggingen	2,7%	7,0%	-4,3%	9,7%	7,5%	2,2%
Activa in aanbouw of ontwikkeling	-1,1%	-2,6%	1,5%	-0,9%	-0,9%	0,0%
Activa t.b.v. operationele activiteiten	10,5%	10,8%	-0,3%	11,5%	11,5%	0,0%
Totaal vaste activa	3,8%	6,6%	-2,8%	8,7%	7,2%	1,5%



EUR miljoen	2009			2008		
	RONA	Asset Base Gemiddeld	Exploitatie resultaat incl. OWV*	RONA	Asset Base Gemiddeld	Exploitatie resultaat incl. OWV*
Vastgoedbeleggingen	2,7%	957,7	25,7	9,7%	923,3	89,2
Activa in aanbouw of ontwikkeling	-1,1%	166,5	-1,9	-0,9%	168,2	-1,5
Activa t.b.v. operationele activiteiten	10,5%	277,7	29,2	11,5%	264,7	30,5
Totaal vaste activa	3,8%	1.401,9	53,0	8,7%	1.356,1	118,2
Overige activa (inclusief overhead en allocaties)	-59,6%	40,3	-24,0	-59,5%	42,5	-25,3
RONA voor belastingen	2,0%	1.442,2	29,0	6,6%	1.398,6	92,9
RONA na belastingen	1,5%			4,9%		
Resultaat deelnemingen (financiële vaste activa)		68,8	2,3		63,1	4,1
RONA voor belastingen incl. deelnemingen	2,1%	1.511,0	31,3	6,6%	1.461,7	97,0
RONA na belastingen incl. deelnemingen	1,5%			4,9%		

* OWV = onroerend goed waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

Vastgoedbeleggingen

Onze vastgoedbeleggingen (inclusief het 60,25% belang in het ACRE Fund en andere deelnemingen naar rato van ons belang) omvatten kantoren, bedrijfsruimten en terreinen op en rond Amsterdam Airport Schiphol en de luchthavens Rotterdam, Eindhoven en Malpensa (Italië). Wij voeren zelf het vastgoedmanagement van deze portefeuilles uit.

Ultimo 2009 vertegenwoordigden de vastgoedbeleggingen 69,0% van onze totale vaste activa waarde (62,7% in 2008). De marktwaarde van deze beleggingen bedroeg ultimo 2009 EUR 954 miljoen tegen EUR 961 miljoen eind 2008. De gemiddelde marktwaarde over 2009 bedroeg EUR 958 miljoen (EUR 923 miljoen in 2008). De RONA voor belastingen bedraagt 2,7% (9,7% in 2008). De daling van de RONA is vooral het gevolg van de negatieve waardeveranderingen van de bestaande vastgoedportefeuille.

Activa in aanbouw of ontwikkeling

De activa in aanbouw of ontwikkeling worden aangehouden voor toekomstige vastgoedbeleggingen. Het gaat hier om commerciële bouwlocaties en objecten in aanbouw. Een wijziging van de internationale boekhoudregels IAS 40 (Investment Property) en IAS 16 (Property Plant and Equipment) heeft tot gevolg dat met ingang van 2009 vastgoed in aanbouw of ontwikkeling direct onder IAS 40 valt en moet worden gewaardeerd tegen reële waarde, indien dit op een betrouwbare manier kan worden gedaan. Het effect hiervan was in 2009 nog niet materieel. Voorheen viel vastgoed in aanbouw of ontwikkeling onder IAS 16 en werd gewaardeerd tegen kostprijs tot het moment van oplevering. Behalve waardeveranderingen vastgoed (die positief en negatief kunnen uitvallen) zorgen deze activa gedurende de bouw voor een negatieve bijdrage aan het resultaat vanwege kapitaalbeslag en niet-activeerbare kosten, zoals kosten voor schetsontwerpen en onderzoekskosten. Vanaf het moment van oplevering van het object volgen bijdragen aan de RONA in de vorm van huuropbrengsten en waardeveranderingen.



Staatssecretarissen Heemskerk (Economische Zaken) en Albayrak (Justitie) openden in september Holland Gateway in het World Trade Centrum op Schiphol. Dit is een ontvangstcentrum voor zakelijke bezoekers, een gezamenlijk initiatief van de ministeries van Economische Zaken, Justitie en Sociale Zaken, de Kamers van Koophandel en Schiphol Group. Holland Gateway biedt buitenlandse ondernemingen verschillende diensten aan.

Projecten	Categorie	Totaal		Voorverhuurd %	Geschatte investering in EUR mln	Verwachte opleverdatum
		Totaal verhuurbaar oppervlakte in m ² vvo	verhuurbaar oppervlakte in m ² naar rato van ons belang			
Schiphol Oost	Kantoorruimte	11.000	11.000	100%	28	Q2-2010
Schiphol Oost	GA Terminal	4.600	4.600	17%	13	Q1-2011
Schiphol Oost	Kantoorruimte	11.000	11.000	0%	20	nb
Schiphol Zuidoost	Bedrijfsruimte	5.700	5.700	verkocht	8	Q3-2011
Schiphol Zuidoost	Bedrijfsruimte	10.300	10.300	100%	17	Q3-2010
Rotterdam Airport	Kantoorruimte	2.000	2.000	0%	5	Q4-2010
Rotterdam Airport	Kantoorruimte	11.500	11.500	50%	31	Q4-2011
Malpensa, Italië	Bedrijfsruimte	12.500	8.750	0%	5	Q4-2010
Totaal		68.600	64.850		127	

In 2009 is in totaal 13.820 m² vvo aan kantoorruimten opgeleverd, tegen 28.924 m² in 2008. Eind 2009 bedroeg de totale boekwaarde van de activa in aanbouw of ontwikkeling circa EUR 155 miljoen (EUR 178 miljoen in 2008). De gemiddelde boekwaarde bedroeg EUR 167 miljoen (EUR 168 miljoen in 2008). In de tabel hiernaast zijn de ultimo 2009 reeds goedgekeurde en lopende projecten weergegeven.

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

De categorie materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten betreft het beheer en de exploitatie van kantoorruimten in de terminal (Terminal Verhuringen), de activa in aanbouw of ontwikkeling van de terminal, het hoofdkantoor van Schiphol Group en enkele eerste-linie-bedrijfsruimten gelegen op toekomstige operationeel aan te wenden locaties (Overig).

In de terminal van Amsterdam Airport Schiphol bevinden zich kantoorruimten die worden verhuurd aan luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartgerelateerde ondernemingen. De business area Real Estate beheert en exploiteert deze kantoorruimten.

Het rendement van deze activiteiten is ten opzichte van 2008 verslechterd. Ondanks gestegen verhuuromzetten in de terminal, zijn ook de exploitatielasten gestegen in 2009 en is de gemiddelde boekwaarde van het terminalgebouw toegenomen. Deze activa worden gewaardeerd tegen historische kostprijs minus afschrijvingen. Derhalve is het rendement van de terminal hoger dan van de vastgoedbeleggingen. Bovenstaande activa vertegenwoordigden in 2009 een gemiddelde waarde van EUR 278 miljoen (EUR 265 miljoen in 2008) en genereerden over 2009 een RONA voor belastingen van 10,5% (11,5% in 2008).

Overige activa

De categorie Overige activa bestaat uit infrastructuurle activa, die ten dienste staan van de activiteiten van de business area Real Estate, inclusief de bijbehorende exploitatiekosten en overige overheadkosten van Schiphol Group (en inclusief eigen overhead van de business area Real Estate). Dit betekent dat de categorie Overige activa, met een gemiddelde activawaarde van EUR 40 miljoen in 2009 (EUR 43 miljoen in 2008) en een negatief resultaat zorgt voor een verlaging van de RONA van de business area Real Estate.

Financiële vaste activa

Behalve onze vastgoedbeleggingen heeft de business area Real Estate diverse deelnemingen, gewaardeerd tegen netto vermogenswaarde, waaronder een minderheidsbelang in de beleggingsactiviteiten van Tradeport Hongkong Limited. Dit is een samenwerkingsverband tussen Schiphol Real Estate, Fraport, China National Aviation Company Limited en Hong Kong Land Investment Limited. De bezettingsgraad van het logistieke centrum Tradeport Hongkong is in 2009 gestegen van 22% naar 75%.

Het resultaat op deelnemingen bedroeg in 2009 EUR 2,3 miljoen (EUR 4,1 miljoen in 2008). Belangrijkste reden voor deze daling zijn de grondtransacties in 2008 van Flight Forum in Eindhoven.



Alliances & Participations

Onder de business area Alliances & Participations vallen de binnenlandse regionale luchthavens, participaties in buitenlandse luchthavens, Utilities en Schiphol Telematics.

Omzetbronnen:

Voor de regionale vliegvelden zijn dit hoofdzakelijk haven- en parkeergelden. Daarnaast dragen de deelnemingen door middel van 'performance fees' en dividenden bij aan het groepsresultaat via resultaat deelnemingen en rentebaten. Tevens wordt omzet gegenereerd uit 'intellectual property fees'.

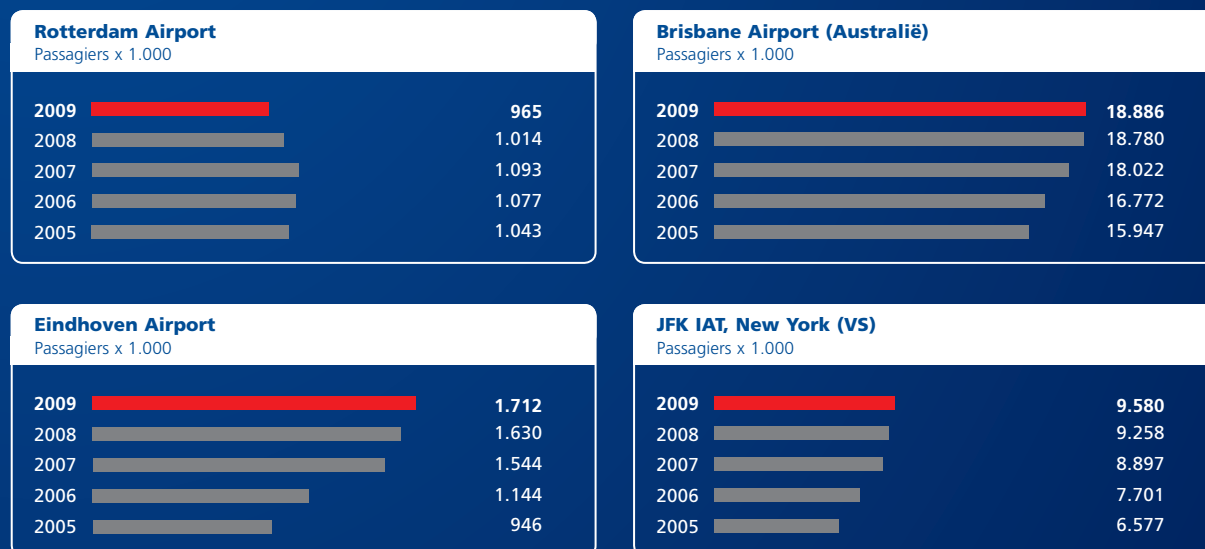
In Utilities worden omzetten verantwoord voor het transport van elektriciteit en gas en de levering van water aan derden. Schiphol Telematics genereert inkomsten met telefonie, IT en netwerkdiensten. Gegeven de waarderingmethodiek van deelnemingen (equity methode) vormen veranderingen in de reële waarde van deelnemingen geen onderdeel van het resultaat.



2009

- In het eerste jaar van HubLink, de industriële samenwerking van Schiphol Group met Aéroports de Paris, wordt de nadruk gelegd op het implementeren van initiatieven en het behalen van de eerste voordelen
- Ook internationale deelnemingen merken de gevolgen van de economische crisis
- Groei aantal passagiers Eindhoven Airport ondanks crisis
- Verbetering bedrijfsresultaat Rotterdam Airport ondanks afname passagiers
- Transatlantische snelle grenspassage FLUX van start

Key Performance Indicators



EUR miljoen	2009	2008	%
Netto-omzet	81	77	5,3%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-1	-0,2	-226,3%
Bedrijfslasten	71	65	9,6%
EBITDA	22	23	-2,3%
Exploitatieresultaat	9	12	-22,4%
Gemiddelde vaste activa	780	474	64,6%
RONA voor belastingen	5,1%	5,0%	
RONA na belastingen	4,7%	4,1%	
Investerings immateriële en materiële vaste activa	13	19	-33,4%

Financiële gang van zaken

De business area Alliances & Participations zag in 2009 de netto-omzet toenemen met 5,3% (8,7% in 2008), van EUR 77 miljoen naar EUR 81 miljoen. Deze groei wordt vooral veroorzaakt door de activiteiten van Schiphol Telematics. Eind 2008 heeft Schiphol Telematics klant-, hardware en servicecontracten overgenomen van KPN.

EUR miljoen	2009	2008	%
Havengelden	30,9	31,0	-0,3%
Concessies	2,3	2,5	-6,3%
Verhuringen	3,0	3,1	-3,4%
Autoparkeergelden	8,9	8,8	1,6%
Overige activiteiten	36,1	31,8	13,6%
Totale netto-omzet	81,3	77,2	5,3%

De belangrijkste inkomstenbronnen vormen de havengelden van de luchthavens Rotterdam en Eindhoven en de opbrengsten uit overige activiteiten. Hierin is vooral de netto-omzet verantwoord van Schiphol Telematics en van Utilities.

Het exploitatieresultaat over 2009 is gedaald met 22,4% (+26,6% in 2008), van EUR 12 miljoen naar EUR 9 miljoen. Deze daling is vooral het gevolg van hogere overheadkosten in verband met de organisatieaanpassing. De stijging in de netto-omzet en lagere afschrijvingskosten compenseren dit gedeeltelijk. De EBITDA over 2009 is afgenomen met 2,3% van EUR 23 miljoen naar EUR 22 miljoen.

Ons aandeel in de resultaten van deelnemingen in de luchthavens van Brisbane, JFK New York en Aéroports de Paris wordt verantwoord onder resultaat deelnemingen en als financiële baten, samen EUR 31 miljoen (EUR 12 miljoen in 2008). Deze resultaten maken daarom geen onderdeel uit van het exploitatieresultaat.

De stijging van het resultaat deelnemingen en financiële baten uit deelnemingen is vooral het gevolg van het feit dat Aéroports de Paris in 2009 het gehele jaar bijdraagt aan de resultaten, vergeleken met één maand in 2008. Ook in de gemiddelde asset base telt de deelname in Aéroports de Paris vanaf 2009 volledig mee.

Binnenlandse luchthavens

De netto-omzet van de regionale luchthavens daalde met 1,1% (+11,2% in 2008), van EUR 49,5 miljoen in 2008 naar EUR 49,0 miljoen in 2009. De binnenlandse luchthavens realiseerden in 2009 EUR 31 miljoen (EUR 31 miljoen in 2008) aan havengelden; een daling van 0,2% (+15,2% in 2008). Het exploitatieresultaat steeg met 32,6% (-21,4% in 2008), van EUR 5,9 miljoen naar EUR 7,9 miljoen in 2009. De belangrijkste

EUR miljoen	Regionale luchthavens		Buitenlandse luchthavens		Overige deelnemingen		Allocaties		Totaal	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Netto-omzet	49,0	49,5	3,0	2,5	28,7	23,2	0,7	2,0	81,3	77,2
Exploitatieresultaat	7,9	5,9	-0,8	-0,4	9,0	10,3	-6,8	-3,7	9,4	12,1
Resultaat deelnemingen, rentelasten en resultaat overige belangen	0	0	31,1	11,4	-0,6	0,4	0	0	30,5	11,8
Totaal	7,9	5,9	30,3	10,9	8,5	10,7	-6,8	-3,7	39,9	23,8
Gemiddelde asset base (excl. belastinglatentie)	72,7	72,4	645,8	344,2	56,9	53,9	4,1	3,4	779,5	474,0
RONA na belasting ¹⁾	8,1%	6,1%	4,5%	2,8%	11,1%	14,7%			4,7%	4,1%

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



oorzaak voor de stijging van het resultaat is een daling van de kosten. Het aantal passagiers groeide met 1,2% (+0,2% in 2008) en het aantal vliegtuigbewegingen daalde met 5,3% (-5,3% in 2008).

Wat betreft Corporate Responsibility voeren onze regionale luchthavens in Rotterdam, Eindhoven en Lelystad eigen, op de lokale omgeving gerichte initiatieven uit, die passen binnen de visie van Schiphol Group.

Rotterdam Airport

Het aantal passagiers op Rotterdam Airport nam in 2009 af van 1.013.671 naar 964.542; een daling van 4,8% (-7,3% in 2008). Het aantal vluchten in het handelsverkeer daalde in 2009 met 8,6% (-6% in 2008), van 15.272 naar 13.963. Rotterdam Airport realiseerde in 2009 een netto-omzet van EUR 24,7 miljoen (EUR 24,4 miljoen in

2008); een stijging van 0,8% (-1,0% in 2008). Het exploitatieresultaat steeg met 111,7% (-45,6% in 2008), van EUR 2,2 miljoen in 2008 naar EUR 4,8 miljoen in 2009.

Een vroegtijdige en consequente aanpassing van het kostenpatroon zorgde ervoor dat de uitgaven in lijn bleven met de inkomsten. Bovendien werd in 2009 in nieuwe horecavoorzeningen geïnvesteerd, wat duidelijk heeft bijgedragen aan een verdere toename van de inkomsten per passagier. Dankzij beide maatregelen bleef niet alleen de omzet op peil maar ook het personeelsbestand met 113 FTE.

De waardering voor Rotterdam Airport onder de vakantiegangers blijft onverminderd hoog. Geheel tegen de huidige trend in, groeide het aantal passagiers in het vakantiesegment met 0,7%. In het lijndienstsegment zorgde de

Belangrijkste milieu-indicatoren regionale luchthavens

	Eindhoven	Rotterdam	Lelystad
WATERVERBRUIK (liter/pax)	9,1	10	nvt
Elektriciteitsverbruik (kWh)	4.130.320	3.716.662	237.000
Gasverbruik (m ³)	164.935	246.939	27.500
Hoeveelheid afval (tonnen)	188,4	103,7	4
% gerecycled afval	16%	25%	10%

economische crisis wel voor een daling van zowel het aantal passagiers als het aantal vluchten op bestemmingen in Engeland en Duitsland.

In het winterseizoen 2009/2010 zijn nieuwe initiatieven gestart voor vakantievluchten op Turkije en Zwitserland.

Rotterdam Airport heeft in 2009 LED-verlichting geplaatst op het platform.

Eindhoven Airport

Eindhoven Airport realiseerde in 2009 een netto-omzet van EUR 21,7 miljoen (EUR 22,3 miljoen in 2008); een daling van 2,8% (+ 30,6% in 2008).

Het exploitatieresultaat daalde met 14,6%

(+32,8% in 2008), van EUR 4,5 miljoen in 2008 naar EUR 3,8 miljoen in 2009. De belangrijkste oorzaak voor de daling van het resultaat is een daling van de havengeldtarieven. Het aantal passagiers groeide met 5%.

In het eerste halfjaar daalden de passagiersaantallen met 6% vergeleken met 2008. Dit werd voor een deel veroorzaakt door de economische crisis. Veel groter was het effect van de vliegbelasting, die passagiers naar luchthavens net over de grens verjoeg. Vanaf 1 juli, toen het tarief van deze belasting op nul werd gezet, zijn de passagiersaantallen op Eindhoven Airport onmiddellijk weer gaan groeien. Eind september was de krimp van het eerste halfjaar volledig ingelopen. Dankzij een mooie eindsprint in de laatste drie maanden van het jaar bedroeg de passagiersgroei over het hele jaar 5,0% (+5,6% in 2008) en werd een recordaantal van 1,71 miljoen passagiers vervoerd.

Het aantal vliegbewegingen daalde met 6,4% van 14.446 in 2008 tot 13.515 in 2009 (+7,2% in 2008). Deze daling is vooral het gevolg van de vrijwel verdwenen kleine lijndiensten aan het begin van het jaar. Het aantal lijndiensten is overigens wel weer aangetrokken. In de tweede helft van 2009 zijn veel nieuwe initiatieven gestart en ultimo het verslagjaar telde Eindhoven Airport 22 lijndienst bestemmingen,

8 meer dan ultimo 2008.

Het overleg aan de speciale Regionale Tafel van Alders over capaciteitsuitbreiding van Eindhoven Airport is in 2009 gestart, maar heeft nog weinig concreets opgeleverd.

In 2009 heeft Eindhoven Airport voor EUR 3,0 miljoen (EUR 1,4 miljoen in 2008) geïnvesteerd. Voor EUR 2,2 miljoen betrof dit de aankoop van een hangar met kantoor- en bedrijfsruimten. Daarnaast werd geïnvesteerd in extra autoparkeerplaatsen (EUR 0,4 miljoen) en in operationele aanpassingen in de terminal.

Eindhoven is al CO₂-neutraal voor de eigen organisatie dankzij volledige compensatie van de CO₂-uitstoot. In 2009 is een plan opgesteld om de terminal, kantoren en hangaars in 2010 en het platform in 2015 klimaatneutraal te laten zijn. Daarnaast is een actieplan gemaakt om in 2015 5% en in 2020 20% van de eigen energiebehoefte op de locatie duurzaam op te wekken.

Lelystad Airport

Het totaal aantal vliegtuigbewegingen bleef in 2009 met 133.755 nagenoeg gelijk aan de 133.323 in 2008 (+14% in 2008). Ruim 60% van het vliegverkeer betreft lesvluchten en zo'n 1% is zakenverkeer. Lelystad Airport realiseerde in 2009 een netto-omzet van EUR 2,5 miljoen (EUR 2,8 miljoen in 2008); een daling van 11,8% (+ 2,7% in 2008). Het exploitatieresultaat steeg met 10,6% (-90,4% in 2008), van EUR -0,8 miljoen in 2008 naar EUR -0,7 miljoen in 2009. In oktober 2009 hebben de Ministers Eurlings (Verkeer en Waterstaat) en Cramer (VROM) een aanwijzingsbesluit genomen. Hiermee is de baanverlenging naar 2.100 meter mogelijk geworden. Met deze baanlengte zal Lelystad Airport in de toekomst in staat zijn vliegtuigen zoals de Boeing 737 en Airbus A 320 te ontvangen waardoor het ruimte kan bieden aan niet-mainport gebonden verkeer dat nu nog op Amsterdam Airport Schiphol plaatsvindt.

EUR miljoen	Rotterdam		Lelystad		Eindhoven		Totaal	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Netto-omzet	24,7	24,4	2,5	2,8	21,7	22,3	49,0	49,5
Exploitatieresultaat	4,8	2,2	-0,7	-0,8	3,8	4,5	7,9	5,9
Vaste activa ultimo 2009	22,0	22,9	9,2	9,1	40,9	41,2	72,1	73,3



EUR miljoen	Brisbane		JFK IAT		Wenen		ADP		Overige		Totaal	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Exploitatieresultaat	1,8	1,8	0	0	0	0	0	0	-2,6	-2,2	-0,8	-0,4
Resultaat, rentebaten en resultaat overige belangen	4,5	7,8	2,6	2,4	0,4	0,5	23,6	0,7	0	0	31,1	11,4
Totaal	6,3	9,6	2,6	2,4	0,4	0,5	23,6	0,7	-2,6	-2,2	30,3	10,9
Vaste activa ultimo 2009	101,5	74,1	0	0	7,3	6,7	551,5	538,9	5,7	5,9	666,1	625,6

Gegeven de huidige stagnatie in de groei van het luchtverkeer via Amsterdam Airport Schiphol is een baanverlenging naar 2.100 meter de eerstkomende jaren nog niet noodzakelijk.

Om Lelystad Airport toch de mogelijkheid te geven zich verder te ontwikkelen, hebben beide ministers de luchthaven wel een extra geluidsruimte toegekend die bij optimaal gebruik van de huidige baan van 1.250 meter lengte kan worden benut. Daarmee kan Lelystad Airport circa 25.000 vliegtuigbewegingen met vliegtuigen van 6.000 kg en zwaarder realiseren.

Buitenlandse luchthavens

Aéroports de Paris

Vergeleken met 2008 nam het aantal passagiers op Aéroports de Paris af van 87,1 miljoen in 2008 naar 83,0 miljoen in 2009; een daling van 4,7% (+0,8% in 2008). Het aantal vliegtuigbewegingen nam in 2009 af met 5,5% (+0,6% in 2008), van 781.341 naar 738.624. Aéroports de Paris realiseerde in 2009 een netto-omzet van EUR 2.633 miljoen (EUR 2.527 miljoen in 2008); een stijging van 4,2% (+10,2% in 2008).

HubLink

Het doel van de HubLink-alliantie is het versterken van de strategische positie van zowel Amsterdam Airport Schiphol als van de belangrijkste luchthavens van Aéroports de Paris, door onder meer het behalen van synergievoordelen voor beide ondernemingen. Een versterking van de concurrentiepositie ten opzichte van andere Europese luchthavens, wordt enerzijds bereikt door het *dual hub systeem* van Air France-KLM en haar SkyTeam partners te faciliteren op de luchthavens Charles de Gaulle en Amsterdam Airport Schiphol, anderzijds door de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren voor alle passagiers, luchtvaartmaatschappijen en andere gebruikers van onze luchthavens. Synergievoordelen kunnen worden behaald door gezamenlijke inkoop, benchmarking, uitwisselen van 'best practices' en gezamenlijke innovatieprojecten. De samenwerking beperkt zich niet alleen tot het Aviation proces maar richt zich onder andere ook op Retail, Real Estate en Telecom. Op het gebied van Corporate Responsibility is een gezamenlijk statement opgesteld. Het management van beide organisaties is intensief betrokken bij de samenwerking. In beide luchthavenondernemingen zijn honderden medewerkers betrokken bij het implementeren van 60 initiatieven.

Het eerste jaar van de samenwerking is er vooral veel aandacht besteed aan onderlinge uitwisseling, het starten van gezamenlijke initiatieven en het uitwerken van samenwerkingsmodellen. De eerste voordelen zijn al duidelijk merkbaar. In 2009 zijn synergievoordelen gerealiseerd die op jaarbasis ruim EUR 7 miljoen bedragen.

Brisbane

De winst voor belasting van Brisbane Airport Corporation Holdings (BACH), waarin wij met 18,72% deelnemen, steeg in het boekjaar 2008-2009 met 5,4% (33,7% in 2007-2008) naar AUD 137 miljoen (AUD 131 miljoen in 2007-2008). De bijdrage van BACH aan ons netto resultaat in 2009 bedroeg in totaal EUR 6,3 miljoen (EUR 9,6 miljoen in 2008). Dit is exclusief de waardevermindering van ons belang in de luchthaven. De afname wordt verklaard door het besluit van BACH om in 2009 geen dividend uit te keren (EUR 3,3 miljoen in 2008). Dit besluit is genomen om de minimale externe credit ratings te behouden en de onderneming in staat te stellen haar kapitaalstructuur en financiering adequaat te managen. Ook de rente op de Redeemable Preference Shares van EUR 4,5 miljoen (EUR 4,5 miljoen in 2008) werd om deze reden niet uitgekeerd, maar gezien het cumulatief preferente karakter wordt deze rente wel als bate verantwoord. Tenslotte werd EUR 1,8 miljoen (EUR 1,8 miljoen in 2008) aan inkomsten *intellectual property* ontvangen en verantwoord onder overige bedrijfsopbrengsten.

Het aantal vliegtuigbewegingen daalde in 2009 met 2,9% naar 175.000 (+5,1% in 2008). Het aantal passagiers steeg met 0,6% (4,2% in 2008) van 18,8 miljoen naar 18,9 miljoen.

Ook Brisbane Airport kreeg te maken met de economische teruggang en kondigde aan een aantal sleutelprojecten opnieuw te bezien. De geplande infrastructurele vernieuwingen worden echter niet stopgezet. Het lange termijn investeringsprogramma van AUD 4,2 miljard, dat ondermeer voorziet in de recent geopende internationale terminal, een nieuwe noordelijke toegangsweg en de uitbreiding van de binnenlandse terminal, gaat waarschijnlijk volledig door.

Brisbane Airport vierde in 2009 het tienjarig bestaan van haar partnership met Queensland University of Technology. Gezamenlijk ontwikkelde projecten hebben geleid tot significante kosten- en energiebesparingen.

EUR miljoen	Schiphol		Dartagnan		Utilities		Overige		Totaal	
	Telematics		2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
	2009	2008								
Netto-omzet	17,6	13,2	1,3	0,2	7,7	8,2	1,5	1,6	28,7	23,2
Exploitatieresultaat	7,7	6,2	-0,4	-0,5	1,7	4,5	0,0	0,0	9,0	10,3
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige belangen	0	0	0	0	0	0	-0,6	0,4	-0,6	0,4
Totaal	7,7	6,2	-0,4	-0,5	1,7	4,5	-0,6	0,4	8,5	10,7
Vaste activa ultimo 2009	23,1	24,1	0,7	0,2	25,1	24,2	8,0	8,7	56,8	57,2

De samenwerking met de universiteit heeft bijgedragen aan de positionering van Brisbane Airport als een van 's werelds meest vooruitstrevende luchthavens. Op Brisbane Airport zijn de plastic tassen vervangen door tassen van duurzaam materiaal. Het restafval van de luchthaven wordt verwerkt en omgezet in methaangas, dat weer dient als energiebron.

Terminal 4 JFK New York

Schiphol USA heeft een 40%-belang in de joint venture JFK IAT die Terminal 4 op JFK in New York exploiteert. JFK IAT zag in 2009 het aantal passagiers in Terminal 4 stijgen van 9,3 miljoen naar 9,6 miljoen; een groei van 3,5% (4,0% in 2008). Het aantal vliegtuigbewegingen nam toe met 1,7% (2,3% in 2008), van 55.912 naar 56.860.

De deelneming droeg in de vorm van dividend bij aan het resultaat tot een bedrag van EUR 2,6 miljoen (EUR 2,4 miljoen in 2008). Eind 2009 maakten 38 luchtvaartmaatschappijen gebruik van Terminal 4, twee minder dan in 2008 (40). Drie nieuwe maatschappijen werden verwelkomd; vijf verdwenen er. Van de vluchten van en naar Terminal 4 is ruim 80% internationaal.

Aruba

Het samenwerkingscontract tussen Schiphol en Aruba Airport Authority is per 1 januari 2008 verlengd tot 2013. Uit hoofde van dit contract ontvingen wij in 2009 een management fee van EUR 0,5 miljoen (EUR 0,5 miljoen in 2008). Het aantal vliegbewegingen is gestegen met 4,1% van 36.818 naar 38.335 (+2,9% in 2008).

Het aantal passagiers is gedaald met 2,6% van 1,97 miljoen naar 1,92 miljoen (+6,2% in 2008). In 2009 zijn belangrijke renovatieprojecten op het platform en de start- en landingsbanen afgerond, terwijl de luchthaven gewoon open bleef.

Overige deelnemingen

Schiphol Telematics

Schiphol Telematics, een 100% deelneming van Schiphol Group, is een gespecialiseerde telecom operator. Zij levert diensten op het gebied van spraak, data, internet en managed services via haar vaste- en mobiele netwerken. Schiphol Telematics richt zich op meer dan 450 zakelijke klanten in de complexe logistieke omgeving van de luchthaven.

Belangrijkste inkomensbron zijn abonnementen, goed voor zo'n 85% van de omzet. Schiphol Telematics is in 1991 opgericht als joint venture van KLM, KPN en Schiphol Group. In 2001 en 2006 werden respectievelijk KLM en KPN uitgekocht. Eind 2008 zijn klant-, hardware- en servicecontracten, met een totale jaaromzet van EUR 4,5 miljoen, van KPN overgenomen welke vanaf 2009 positief bijdragen aan omzet en resultaat. Het exploitatieresultaat steeg met 24,5% (41,1% in 2008), van EUR 6,2 miljoen in 2008 naar EUR 7,7 miljoen in 2009.

Dartagnan

Dartagnan is een 100% dochter van Schiphol Group en als service provider gespecialiseerd in het ontwikkelen van geautomatiseerde grenspassage systemen. Dartagnan behaalde een negatief exploitatieresultaat van EUR -0,4 miljoen in 2009 (EUR -0,5 miljoen in 2008). Dit wordt vooral veroorzaakt door de vertraagde invoering van FLUX en door een verlaging van de oorspronkelijke introductieprijs van dit programma.

FLUX

Op 23 april werd in New York het trans-Atlantische programma Fast Low Risk Universal Crossing (FLUX) operationeel. Het biedt de reizigers tussen de VS en Nederland de mogelijkheid tot

een snelle grenspassage in de VS voor de Nederlanders, en in Nederland voor de Amerikanen. Nederlandse Priviumleden kunnen via FLUX in de VS gebruikmaken van de snelle grensvoorzieningen van het Amerikaanse Global Entry programma. Amerikanen op hun beurt kunnen in Nederland de Privium doorgangen gebruiken.

FLUX is gestart als een pilot voor houders van een Nederlands of Amerikaans paspoort. Inmiddels is door verschillende landen nadrukkelijk interesse getoond na de pilot in 2010 mee te gaan doen aan FLUX. De tweede helft van de proef, die loopt tot medio mei 2010, zal dan ook nadrukkelijk worden gebruikt om de noodzakelijke operationele en technische verbeteringen van FLUX door te voeren zodat dit grenspassage serviceprogramma grootschalig kan worden ingevoerd.

No-Q

Namens Amsterdam Airport Schiphol en de Nederlandse overheid heeft Dartagnan begin 2009 het project No-Q opgezet. No-Q heeft als doel zoveel mogelijk reizigers geautomatiseerd de grens te laten passeren, zonder tussenkomst van een overheidsbeambte. Het project levert een positieve bijdrage aan het oplossen van de lange wachtrijen bij grenspassages waardoor het tevens de service aan de reiziger vergroot. In 2010 zullen de eerste testopstellingen op Amsterdam Airport Schiphol te zien zijn. Van deze voorziening kunnen EU-onderdanen gebruikmaken, die in het bezit zijn van het nieuwe ePaspoort, dat ondermeer is voorzien van een vingerafdruk van de rechter- en linkerwijsvinger. Om voldoende onderscheidend te blijven ten opzichte van deze No-Q voorzieningen, is eind 2009 besloten Privium verder te ontwikkelen en te verbeteren.

Utilities

In Utilities worden omzetten gerealiseerd met het transport van elektriciteit en gas, de levering van water en riolering aan derden. Het exploitatieresultaat dat wordt gerealiseerd op de verstrekking van de producten en dienstverlening aan zowel externe als interne klanten, dient vooral ter dekking van de vermogenskosten van de gebruikte netwerken. Utilities koopt als grootverbruiker uitsluitend voor eigen gebruik lange-termijncontracten voor elektriciteit via de ENDEX-energiebeurs. Het exploitatieresultaat daalde met 61,4% (+38% in 2008), van EUR 4,5 miljoen in 2008 naar EUR 1,7 miljoen in 2009.





De risico's van ondernemen

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

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

1. directie en management verantwoordelijk zijn voor de opzet en het testen van de werking van systemen van interne risico-beheersing en controle. Deze systemen hebben tot doel significante risico's te identificeren, de realisatie van doelstellingen te bewaken en het naleven van relevante wet- en regelgeving;
2. adequate systemen van interne risico-beheersing en controle de kans op fouten, het nemen van verkeerde beslissingen en verrassingen door onvoorziene omstandigheden reduceren;
3. het nemen van risico's essentieel is voor een gezonde onderneming, waarbij de directie eindverantwoordelijk is voor de bepaling van wat daarbij maximaal acceptabele risico's zijn.

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

Kwantificering van inherente risico's

Het inherente risico is de mate van risico (top, hoog, midden of laag) zonder rekening te

houden met het effect van beheersmaatregelen, dus het "bruto" risico.

Onder B is in de tabel op pagina 86 het risico beschreven van grote (onverwachte) veranderingen in de vraag (impact op Schiphol Group en gehele keten). Vraag betreft in ons geval primair de behoefte aan luchthavenverkeer en vervoer van passagiers en vracht. Een nauwkeurige inschatting hiervan is onmisbaar voor bijvoorbeeld een betrouwbare meerjarenplanning van de benodigde capaciteit en investeringen om in deze capaciteit te voorzien. Een daling in deze behoefte vertaalt zich direct in een vermindering van onze omzet én winstgevendheid. Een belangrijk deel van de kosten van onze bedrijfsvoering heeft immers een vast karakter. Een daling in het passagiersvervoer met 1% op Amsterdam Airport Schiphol heeft een daling in de omzet van Schiphol Group tot gevolg van circa EUR 10 miljoen. Naar verwachting daalt de winstgevendheid in die situatie met nagenoeg eenzelfde bedrag.

Vastgoed maakt een steeds belangrijker onderdeel uit van onze onderneming. Per 31 december 2009 bezitten wij EUR 982 miljoen aan vastgoedbeleggingen (per 31 december 2008 EUR 988 miljoen). Dit vastgoed wordt gewaardeerd tegen reële waarde waarbij de mutaties in deze waarde direct worden verantwoord in de winsten en verliesrekening. Tot en met 2008 hebben deze mutaties, alsook de resultaten uit ontwikkeling en verkoop van vastgoed, een belangrijke positieve bijdrage geleverd aan onze winstgevendheid. In 2009 was voor het eerst sprake van een ongerealiseerde waardevermindering. Onder K in de tabel op pagina 86 is het risico van leegstand in de bestaande vastgoedportefeuille beschreven. Ontwikkelingen in de markt, en die van vastgoed in het bijzonder, kunnen tot gevolg hebben dat de reële waarde van ons vastgoed daalt. Daarnaast zal ook een stijging van het door vastgoedbeleggers geëiste netto aanvangsrendement (NAR) op kantoren en bedrijfsruimten met gemiddeld 10% leiden tot een daling van de waarde van onze kantoren en bedrijfsruimten van in totaal circa EUR 74 miljoen. Gezien voornoemde grondslag van waardering en resultaatbepaling is onze winstgevendheid voor belasting in die situatie tot eenzelfde bedrag lager.



Stelsel van interne risicobeheersing en controle

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

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

- risicomanagement: de identificatie en analyse van strategische, operationele, financiële en compliance risico's respectievelijk de invoering en bewaking van beheersingsmaatregelen die voornoemde risico's mitigeren. Wij hebben

risicomanagement opgezet, gebruik makend van de aanbevelingen in het rapport 'Internal Control – Integrated Framework' (COSO - IC) en het rapport 'Enterprise Risk Management – Integrated Framework' (COSO – ERM). Het lijnmanagement is verantwoordelijk voor de uitvoering van risicomanagement. De lijnmanagers worden allen geacht, als onderdeel van de dagelijkse bedrijfsvoering, de risico's op hun activiteitsgebied te identificeren en adequaat te beheersen. Zij leggen hierover tweemaal per jaar verantwoording af in een Management Team-meeting aan hun directe aanspreekdirecteur. Deze aanspreekdirecteur legt in een afzonderlijke meeting verantwoording af aan het Risk Committee. De lijnmanagers geven tevens interne "in control" verklaringen af per business area, support unit en stafafdeling. Van het Risk Committee zijn lid de vier directieleden, de Corporate Auditor en de Corporate Controller;

- een reguliere Planning- en Controlcyclus bestaande uit onder andere de lange termijn Business Planning, de jaarlijkse budgettering en de maandelijkse managementinformatie (financieel en operationeel, inclusief een jaarverwachting) waar risicomanagement een onderdeel van uitmaakt;

- handleidingen voor de opstelling van te volgen procedures alsook een integrale, gedetailleerde beschrijving van de grondslagen van waardering en resultaatbepaling;
- een tax control framework als beheerprogramma voor fiscale risico's en waarmee professioneel uitvoering wordt gegeven aan de tax compliance;
- kwaliteitmanagementsystemen zoals het Milieumanagementsysteem en Veiligheidsmanagementsystemen, bijvoorbeeld het Airside Veiligheidssysteem en het Terminal Veiligheidssysteem;
- op het gebied van Security: audits en inspecties, continue toetsing door overheid, periodieke bespreking in het Beleid- en handhavingsoverleg, een escalatieladder met beveiligingsbedrijven om de beveiligings-taken te toetsen en inspectie over de hele linie door de Europese Unie;
- de Quality, Safety & Environment Board waarin onder voorzitterschap van de Chief Operations Officer de voortgang en de resultaten van de veiligheids- en milieu-prestaties worden besproken en gemeten. Deze Quality, Safety en Environment Board is eind 2009 geïntegreerd in de Corporate Responsibility Board onder voorzitterschap van de Chief Executive Officer. Hiermee wordt een verdere integrale meting van voortgang en realisatie op gebied van veiligheid, milieu en bedrijfseconomische prestaties geborgd;
- gedragscodes, klokkenluidersregeling en een reglement tot behandeling van fraude;
- periodieke follow-up besprekingen door de Chief Financial Officer met operationele en commerciële directeuren en hun controllers van de auditbevindingen van externe en interne accountants;
- interne Letters of Representation van de business area directeur en business area controller aan de directie;
- opvolging van de aanbevelingen van de Managementletter van de externe accountant.

De directie rapporteert en legt verantwoording af over het systeem van interne risicobeheersing en controle aan de Raad van Commissarissen na een bespreking in de Auditcommissie van de Raad. De Corporate Auditor speelt een belangrijke rol bij het verschaffen van een objectief beeld en voortdurende herbevestiging van de effectiviteit van het gehele systeem van interne risicobeheersing en controle. De Corporate Audit functie zal gedurende de eerste helft van 2010 door omstandigheden maar beperkt zijn ingevuld.

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

De directie verklaart dat, voorzover hen bekend,

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

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

Strategische inherente risico's	Aviation	Consumers	Real Estate	A&P	Schiphol Group
A Politieke onzekerheid inzake de invulling van de voorgenomen groei van de luchthaven	•	•	•		
B Grote (onverwachte) veranderingen in de vraag (impact op Schiphol Group en gehele keten)	•	•	•		
C Materiële, langlopende contracten					•
D Internationaal ondernemen		•	•	•	
E Concurrentie met de omgeving	•	•	•		
Operationele inherente risico's					
F Ontoereikende veiligheid en beveiliging (waardoor Schiphol in onvoldoende mate een "High reliability organisatie" is)					•
G Onverwachte bedrijfsonderbrekingen	•	•		•	
H Afhankelijkheid van derden					•
I Inadequate bezetting van sleutelposities (kwantitatief en kwalitatief) en verstoorde arbeidsverhoudingen met risico van werkonderbrekingen					•
J Onvoldoende informatiebeveiliging					•
K Leegstand in de bestaande vastgoedportefeuille			•		
L Keten- en inleenaansprakelijkheid	•		•		
Financiële inherente risico's					
M Marktrisico, kredietrisico, liquiditeitsrisico en tegenpartijrisico					•
Compliance inherente risico's					
N Overschrijding van geluid- en milieunormen	•	•	•		
O Economische regulering van Aviation en Security	•				
P Juridische claims en geschillen					•

Strategische inherente risico's

A > Politieke onzekerheid inzake de invulling van de voorgenomen groei van de luchthaven

Ondanks een bijzonder jaar met voor Amsterdam Airport Schiphol ongekende dalingspercentages in verkeer en vervoer ondersteunt het huidige kabinet onze ambitie om op Amsterdam Airport Schiphol, onder bepaalde voorwaarden, door te groeien naar een groter aantal vliegtuigbewegingen per jaar. Voor deze "License to grow" zal de bestaande wet- en regelgeving wél moeten worden aangepast. De politieke bereidheid daartoe is mede afhankelijk van het draagvlak in onze omgeving. Voorts is het onzeker of de voorwaarden, die aan verdere groei zullen worden gesteld, passen binnen onze strategische plannen voor Amsterdam Airport Schiphol, de regionale luchthavens en in hun onderlinge samenhang. Deze voorwaarden zullen namelijk mede bepalend zijn voor de locatie waar, de manier waarop en de timing waarmee verdere groei zal kunnen worden gerealiseerd en de investeringen die daarmee zijn gemoeid. De overheid bemoeit zich in toenemende mate en op vele gebieden met Schiphol. Dit leidt soms tot snel wisselende inzichten waardoor lange termijnplannen kunnen worden doorkruist. De overheid is in staat om relatief makkelijk een belastingmaatregel, zoals recent de vliegbelasting, te treffen welke verstorend werkt op de passagiers- en/of vrachtoontwikkeling.

Beheersmaatregelen

Wij participeren in verschillende overlegorganen die zich met dit onderwerp bezig houden zoals de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS), Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en de Tafel van Alders. Schiphol participeert in de Tafel van Alders ten einde invloed uit te kunnen oefenen en te komen tot duidelijkheid in convenanten en besluiten. Zo heeft het Aldersoverleg geresulteerd in drie convenanten waarin met luchtvaartpartijen, omringende overheden en rijksoverheid afspraken zijn gemaakt over maatregelen ter beperking van (geluids)hinder, de ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol op de middellange termijn (580.000 vluchten tot 2020 waarvan 70.000 niet mainport gebonden vluchten vanaf regionale luchthavens) en maatregelen ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Met de uitvoering ervan is in 2009 begonnen. De afgesproken 70.000 niet-mainport gebonden

vluchten zouden moeten gaan plaatsvinden vanaf de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad op het moment dat de milieuruimte op Amsterdam Airport Schiphol schaars wordt. Verder heeft het kabinet het advies van de Tafel van Alders overgenomen en is de Tweede Kamer begin 2009 door middel van de Luchtvaartnota geïnformeerd over de verdere uitwerking van dit advies. Deze Luchtvaartnota, waar Schiphol Group achterstaat, is nog niet door de Tweede Kamer behandeld.

B > Risico van grote (onverwachte) veranderingen in de vraag (impact op Schiphol Group en gehele keten)

Het risico van onverwachte veranderingen in de vraag naar onze diensten kan leiden tot een tekort of overschot aan capaciteit. Deze veranderingen kunnen zich voordoen door ontwikkelingen op het gebied van politiek, economie, wet- en regelgeving, luchtvaartpolitiek (landingsrechten), concurrentie, milieu en in de markt van de luchtvaart. Voorbeelden van dergelijke ontwikkelingen zijn de wereldwijde financiële en economische crisis, de komst van nieuwe vliegtuigtechnologie zoals de Airbus A380 en de Boeing 787, het 'open skies' verdrag met de Verenigde Staten maar ook terrorisme dreiging. Daarnaast hebben vooral ontwikkelingen rond het *dual hub*-concept van Air France-KLM een grote invloed op onze totale activiteiten. Voor Consumers kan in het bijzonder gedacht worden aan de continuïteit van haar businessmodel bij een eventueel verbod op de verkoop van tabak en wettelijke veranderingen met betrekking tot belastingvrij winkelen. Daarnaast is er ook nog een algemeen risico van reputatieschade of een publiciteitsaanval op Schiphol Group.

Beheersmaatregelen

Om deze risico's te beperken, hanteren wij korte en lange termijn scenario's met betrekking tot de vraag naar onze diensten en de daarbij behorende capaciteit en strenge procedures met betrekking tot de goedkeuring van investeringsaanvragen. Voorts onderhouden wij intensieve contacten met de overheid over wetgeving en met de luchtvaartmaatschappijen over hun toekomstplannen (onder meer wat betreft hun vloot en netwerk). De door Air France afgegeven garanties aan de Nederlandse overheid voor de bediening door KLM vanaf Amsterdam Airport Schiphol van 42 sleutelbestemmingen is in 2009 afgelopen. De afgegeven garanties voor de positie van Amsterdam Airport Schiphol als

hub-luchthaven lopen nog tot het jaar 2012. Schiphol doet jaarlijks onderzoek naar haar reputatie onder de Nederlandse bevolking middels de RepTrak methode van het Reputation Institute. In dit onderzoek worden zeven belangrijke reputatie drijvers gemeten: Producten & Diensten, Innovatie, Workplace, Governance, Citizenship, Leadership en Performance. Het onderzoek geeft ook inzicht in welke aspecten het zwaarst wegen in de beoordeling van de reputatie en welk effect dat heeft op gedragsaspecten, bijvoorbeeld de bereidheid om producten & diensten van Schiphol af te nemen.

C > Risico van materiële, langlopende contracten

Voor de bagageafhandeling, beveiliging, de terminal, infrastructuur en vastgoed vergen de komende jaren grote investeringen die gepaard gaan met materiële, langlopende contracten. Wijzigingen in wet- en regelgeving, vertraging in projecten, technologische ontwikkelingen en ontwikkelingen in de luchtvaartindustrie kunnen de aard van deze investeringen beïnvloeden.

Beheersmaatregelen

Met behulp van scenarioplanning op middellange termijn en strenge eisen met betrekking tot de voorbereiding van investeringsbeslissingen beheersen wij deze risico's. Door middel van innovatie proberen wij de omvang van investeringen te beperken. Professioneel projectmanagement door een daarin gespecialiseerd bedrijfs onderdeel bewaakt de tijdige en kostenefficiënte oplevering van grote investeringsprojecten.

D > Risico van internationaal ondernemen

Internationaal gezien richt onze strategie vooral op New York en Parijs. De participatie in Brisbane wordt professioneel gemanaged. Voldoende kennis van lokale omstandigheden is van doorslaggevend belang voor een succesvolle uitvoering daarvan. Voorts is interne afstemming tussen de diverse activiteiten zeer belangrijk.

Beheersmaatregelen

Economische, politieke en juridische risico's met betrekking tot activiteiten in het buitenland worden beheerst door intensieve betrokkenheid van onze lijn- en staffunctionarissen en via managementrapportages over onze buitenlandse activiteiten. Daarnaast worden in principe gerenommeerde lokale adviseurs ingeschakeld.

E > Risico van concurrentie met de omgeving

Van concurrentie met de directe omgeving is vooral sprake bij vastgoed, winkels en horeca op Plaza, parkeren en op de arbeidsmarkt. Buiten Schiphol vinden vele concurrerende activiteiten plaats of activiteiten die beperkend voor Schiphol kunnen werken zoals gronduitgifte door gemeenten voor woningbouw. Van belang is dat Schiphol voldoende ruimte behoudt om op deze gebieden te kunnen opereren (license to operate). Voor wat betreft het transferverkeer is sprake van concurrentie met alle belangrijke Hubs (Heathrow, Charles de Gaulle, Frankfurt, Dubai), voor wat betreft de O/D passagier met de luchthavens in Duitsland en België.

Beheersmaatregelen

In gesprek blijven met de lokale overheden, belangenverenigingen, marktpartijen en ook de bewoners is van groot belang. De benutting van mogelijkheden die versterkend naar elkaar werken, heeft hierbij de voorkeur. Blijven screenen en monitoren van voorgenomen plannen van overheden en daarop acteren naar respectievelijk overleggen met betreffende overheid. Structurele afstemming met relevante publieke organisaties, onder andere door periodiek bestuurlijke overleggen en dagelijks overleg op ambtelijk niveau. Deelname aan publieke en private samenwerkingsverbanden, zoals SADC.

Operationele inherente risico's

F > Risico van ontoereikende veiligheid en beveiliging (waardoor Schiphol in onvoldoende mate een "High reliability organisatie" is)

Een ontoereikende veiligheid en/of beveiliging (ook van informatie, zie risico J) vergroot de kans op een ongeluk (bijvoorbeeld als gevolg van baankruisingen en vogelaanvaringen), brand, besmettelijke ziekte of terroristische daad. In dergelijke gevallen kunnen de gevolgen voor reizigers, bezoekers en medewerkers van Amsterdam Airport Schiphol, de regionale luchthavens en van daar werkzame en/of gevestigde bedrijven en overheidsinstellingen groot zijn. Onze operaties zouden voor langere tijd ontregeld kunnen worden. De concentratie van veel van onze activiteiten op één locatie (Amsterdam Airport Schiphol) werkt hierbij extra in ons nadeel.

Beheersmaatregelen

Deze risico's worden beheerst door uitgebreide procedures met betrekking tot beveiliging en een veiligheid management systeem, waarmee toezicht wordt gehouden op de naleving van procedures. Wij werken systematisch aan de invoering van de snel veranderende wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid en beveiliging. Wij werken hierbij nauw samen met de diverse overheden.

De uitvoering van de beveiligingstaken wordt door Schiphol op steekproefbasis getoetst middels audits en inspecties. Daarnaast toetst de overheid het niveau van de uitvoering continu. De resultaten van deze testen worden periodiek besproken in het Beleid- en handhavingsoverleg. Daarnaast is met de beveiligingsbedrijven contractueel een escalatieladder vastgelegd die uiteindelijk zelfs tot contractontbinding zou kunnen leiden. Internationaal stelt de Europese Unie regels en wetten op waar de Europese luchthavens en luchtvaartmaatschappijen zich aan moeten houden. De Europese Unie inspecteert over de hele linie of de beveiligingstaken goed worden uitgevoerd.

Bij veiligheid speelt ook de integriteit en preventieve werking van de veiligheid management systemen een belangrijke rol evenals de mate waarin onze medewerkers zijn getraind in veiligheid.

G > Risico van onverwachte bedrijfsonderbrekingen

Onze operatie staat bloot aan risico's die kunnen resulteren in onverwachte bedrijfs- onderbrekingen. Voorbeelden van deze risico's: brand, wateroverlast, extreme weersomstandigheden, onderbrekingen in de stroomvoorziening, falen van geautomatiseerde systemen, technische mankementen, explosiegevaar, vliegtuigcrashes en stakingen. Een of meerdere van deze calamiteiten, en de juridische gevolgen ervan, kunnen een wezenlijk effect hebben op onze bedrijfsvoering, ons resultaat en onze vooruitzichten.

Beheersmaatregelen

Wij werken systematisch aan het actueel houden van systemen en procedures met betrekking tot deze risico's, waaronder ons bedrijfsnoodplan. Waar noodzakelijk wordt besloten tot investeringen, bijvoorbeeld in back-up systemen. Ook worden periodiek oefeningen gehouden. Schiphol Group is tegen de financiële consequenties van deze vormen van calamiteiten verzekerd. In 2009 zijn de verzekerde bedragen in lijn

gebracht (gereduceerd) conform de praktijk van andere grote luchthavens.

H > Risico van afhankelijkheid van derden

Een optimaal verloop van de activiteiten op een luchthaven is in hoge mate afhankelijk van de inzet van medewerkers en materieel van derden, zoals de luchtverkeersleiding (bereikbaarheid van Amsterdam Airport Schiphol door de lucht), luchtvaartmaatschappijen (beleid ten aanzien van aan te vliegen bestemmingen en tarieven, concurrentie- en financiële kracht van KLM, strategie KLM/SkyTeam), bagage afhandelaren, publieke organisaties als overheid (wijzigingen in wetgeving), gemeenten en provincie (bijvoorbeeld goedkeuring van streek- en bestemmingsplannen in relatie tot bereikbaarheid en de ontwikkeling van vastgoed), de Douane en de Koninklijke Marechaussee (bijvoorbeeld bezetting tijdens piekdagen) en externe stakingen.

Beheersmaatregelen

Wij zijn niet verantwoordelijk voor of kunnen slechts beperkte invloed uitoefenen op de activiteiten van deze partijen. Tegen deze achtergrond werken wij systematisch aan het actueel houden van afspraken en convenanten met deze partijen en aan goede onderlinge verhoudingen.

I > Risico van inadequate bezetting van sleutelposities (kwantitatief en kwalitatief) en verstoorde arbeidsverhoudingen met risico van werkonderbrekingen

Belangrijke randvoorwaarde voor het kunnen behalen van onze doelstellingen is dat wij in continuïteit zowel op nationaal als op internationaal niveau kunnen beschikken over de juiste mensen op de juiste plaats in de organisatie. Als wij hierin onvoldoende slagen, bestaat het risico dat kennis verloren gaat, de bedrijfsvoering verstoord wordt of dat de productiviteit terug loopt.

Ook is het belangrijk dat arbeidsverhoudingen niet worden verstoord omdat dit een risico van werkonderbrekingen met zich meebrengt. Werkonderbrekingen gaan, naast financiële gevolgen, ook ten koste van de reputatie en imago van Schiphol. De organisatieaanpassing 2009-2010 geeft ook een inherent hoog risico dat kwalitatief goede medewerkers vertrekken en arbeidsmotivatie daalt.

Beheersmaatregelen

Wij werken voortdurend aan goede arbeidsverhoudingen en het behouden of aantrekken,

opleiden en ontwikkelen van het management dat opereert op vitale posities. Belangrijke speerpunten daarbij zijn opvolgingsplanning en een actief arbeidsmarktbeleid. Periodieke metingen van de tevredenheid en beoordelingen van het functioneren van onze medewerkers zorgen in dit opzicht voor belangrijke informatie. Het is belangrijk om in goed overleg met de vakbonden te komen tot een voor alle partijen acceptabel arbeidsvoorwaardenpakket. Tevredenheid van medewerkers is een groot goed en voor een belangrijk deel bepalend voor de arbeidsvreugde en productiviteit. Door het goed managen van de organisatie-aanpassing 2009-2010 wordt het vertrek van goede medewerkers beperkt.

J > Risico van onvoldoende informatiebeveiliging

Een adequate beveiliging van informatie wordt steeds belangrijker. Hiertoe rekenen we het risico van uitlekken van (concurrentie)gevoelige informatie, onvoldoende zicht hebben op bedrijfsmiddelen, ongeautoriseerde toegang tot informatie, infectie van informatiesystemen met (computer)virussen, verloren gaan van informatie, foutieve classificatie van informatiesystemen, risico van voortijdig naar buiten komen van financiële informatie en het verstrekken van vertrouwelijke en/of verkeerde informatie in interviews, externe presentaties, speeches, en dergelijke.

Beheersmaatregelen

Zowel het management als het personeel dient zich bewust te zijn van de risico's die het bedrijf loopt bij het verkeerd omgaan met vertrouwelijke informatie, geautomatiseerde systemen en het verstrekken van informatie. Mede hiervoor is sinds 2008 het Kernteam Informatie Beveiliging Schiphol actief dat diverse beleidsdocumenten heeft opgesteld (o.a. informatieclassificatie, security awareness en pre-employment screening). Vanuit het beleid voortvloeiende activiteiten worden op een gestructureerde wijze uitgezet binnen de organisatie. De acties zijn opgenomen in het implementatieplan informatiebeveiliging 2009-2010.

K > Risico van leegstand in bestaande vastgoedportefeuille

In de huidige economische crisis is gebleken dat leegstand in de vastgoedportefeuille in korte tijd fors kan toenemen en dat de kans op aantrekken van nieuwe huurders snel beperkter kan worden. Naast een verliesgevend

exploitatie kan een ongerealiseerde waardevermindering hiervan het gevolg zijn.

Beheersmaatregelen

Voor Schiphol Real Estate is het van groot belang voldoende grip op en kennis van de vastgoedmarkt (de huurders en potentiële huurders, de concurrentie) te behouden. Voor behoud van het prijsniveau is nadruk op kwaliteit en de voordelen van Schiphol als locatie belangrijk. Verder wordt het directe contact met (potentiële) klanten gewaarborgd door accountmanagement en salesmanagement.

L > Risico van keten- en inleenaansprakelijkheid

Aangezien Schiphol Group enerzijds veel groot-schalige bouwprojecten start, waarbij vele externe bedrijven betrokken zijn, en anderzijds veel werkzaamheden heeft uitbesteed, zoals schoonmaken en security, loopt het bedrijf een aanzienlijk risico ten aanzien van niet afgedragen van belastingen en/of sociale premies door leveranciers.

Beheersmaatregelen

Dit risico wordt ondervangen door een tijdige beoordeling van alle nieuwe leveranciers door de afdeling Corporate Procurement en daar waar nodig de betaling van een deel van de facturen op geblokkeerde rekeningen.

Financiële inherente risico's

M > Marktrisico, kredietrisico, liquiditeitsrisico en tegenpartijrisico

Door de aard van onze activiteiten hebben wij in het algemeen te maken met een verscheidenheid aan financiële risico's: marktrisico (waaronder prijsrisico), kredietrisico, liquiditeitsrisico en tegenpartijrisico. De huidige wereldwijde financiële en economische crisis en de systeemcrisis in de financiële sector kunnen de toegang tot de financiële markt beperken met een negatieve invloed op de mogelijkheden tot financiering van het bedrijf tot gevolg. Mede doordat investeringen een lange doorlooptijd hebben, is duidelijkheid met betrekking tot voldoende financiering (zowel qua bedrag als looptijd) van groot belang.

Voor een nadere beschrijving en kwantificering van marktrisico, kredietrisico, liquiditeitsrisico en tegenpartijrisico en de beheersing ervan wordt verwezen naar pagina 132 e.v. van de jaarrekening.

Beheersmaatregelen

Het financiële risicobeheer wordt verzorgd door een centrale treasury-afdeling en valt onder goedgekeurd beleid van de directie. In het beheerprogramma voor financiële risico's ligt de nadruk op het beheersen van de fluctuaties van de financiële markten en op het minimaliseren van de eventuele nadelige effecten daarvan op de financiële resultaten van Schiphol Group. Ook door de grote kaspositie van Schiphol Group worden financiële risico's beperkt.

Compliance inherente risico's

N > Risico van overschrijding van geluid- en milieunormen

Onze activiteiten, zowel op het gebied van de luchtvaart als ontwikkeling van vastgoed, worden gereguleerd op onder meer terreinen als geluid en milieu. Het betreft complexe, nationale en internationale regelgeving waarvan de totstandkoming in veel gevallen buiten onze beïnvloedingsmacht ligt en mede door de publieke opinie inhoud krijgt. Deze regelgeving geeft in veel gevallen aanleiding tot een beperking van de vrijheid tot uitoefenen van ons bedrijf. Voorts kan een overschrijding van normen aanleiding geven tot maatregelen met negatieve financiële en operationele consequenties.

Beheersmaatregelen

Wij werken intensief samen met projectteams op deze terreinen om te blijven voldoen aan deze wet- en regelgeving. Wij werken in goede verhoudingen samen met de regulerende autoriteiten om de ontwikkelingsmogelijkheden waar mogelijk te optimaliseren. Zo maken wij ons wat betreft Amsterdam Airport Schiphol sterk voor het inzetten van stillere vliegtuigen en het selectief gebruiken van de nacht om optimaal gebruik te kunnen maken van de schaarse milieucapaciteit. Dit gebeurt onder andere door differentiatie van tarieven en operationele maatregelen.

O > Risico van economische regulering van Aviation en Security

De activiteiten op het gebied van Aviation en Security op Amsterdam Airport Schiphol zijn gereguleerd. Dit betekent onder meer dat het rendement op deze activiteiten is gemaximeerd en dat wijzigingen in de tarieven pas kunnen worden doorgevoerd als de sector is geconsulteerd. De sector kan bezwaar aantekenen bij

de NMa die vervolgens zal beoordelen of de tarieven in overeenstemming met de regels tot stand zijn gekomen. Een belangrijk deel van de regelgeving is medio 2006 tot stand gekomen. Momenteel vindt een evaluatie van de Wet Luchtvaart plaats zoals bij de start van deze wet is vastgelegd.

Beheersmaatregelen

Naleving van de regelgeving is in organisatorische en administratieve zin adequaat geborgd. Zo beschikken wij, zoals voorgeschreven door de regelgeving, over transparante tarieven en een gescheiden administratie voor activiteiten uit hoofde van Aviation en Security. Daarnaast is voor de kosten en opbrengsten van deze activiteiten een toerekeningsstelsel vastgesteld dat voldoet aan de door de regelgeving gestelde eisen. De NMa heeft het toerekeningsstelsel, na consultatie van de sector, in 2007 goedgekeurd. Eind 2009 is een herzien toerekeningsstelsel aan de NMa voorgelegd. Onduidelijkheden in de implementatie van de regelgeving worden in een zo vroeg mogelijk stadium afgestemd met de NMa.

P > Risico van juridische claims en geschillen

Juridische claims en geschillen kunnen het behalen van onze doelstellingen in gevaar brengen. Schiphol heeft een verhoogd risico op claims en geschillen doordat vele activiteiten op één locatie plaatsvinden. Een nadere beschrijving van claims en geschillen is opgenomen op pagina 185 van de jaarrekening. Daarnaast verwijzen wij voor het geschil met betrekking tot het Groenenbergterrein naar het uitgebreide overzicht van deze juridische procedure op www.schiphol.nl onder 'Onderneming' en naar de toelichtingen op pagina 185 van de jaarrekening.

Beheersmaatregelen

Wij werken permanent aan het voldoen aan wet- en regelgeving, aan het voorkomen van claims en waar nodig oplossen van geschillen.





Medewerkers en organisatie

Organisatieaanpassing

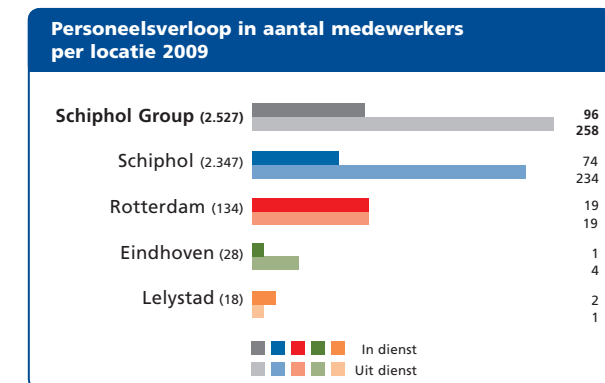
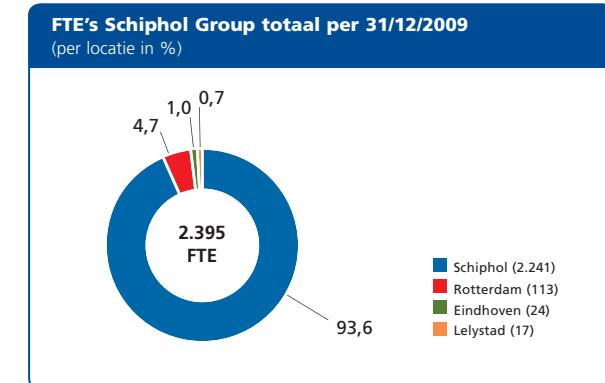
2009 was een bewogen jaar voor onze organisatie en onze medewerkers. De in januari aangekondigde organisatieaanpassing – ingegeven door de bijstelling van de strategie en het sterk verslechterd economisch klimaat – betekent een vermindering van de totale personeelsomvang van circa 22%. Een derde deel van deze vermindering heeft te maken met onze transformatie naar een lean & mean organisatie, mede ingegeven door de economische crisis. Tweederde deel heeft te maken met onze heroriëntatie op kern- en niet-kernactiviteiten waardoor diverse werkzaamheden worden uitbesteed aan andere organisaties en bedrijven.

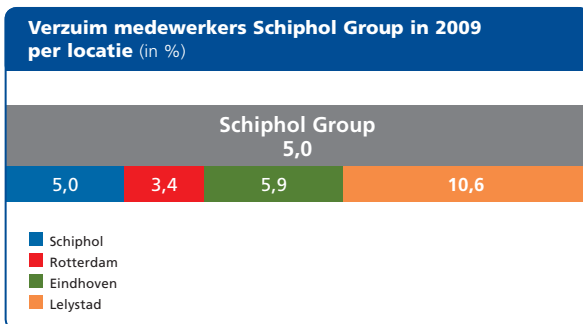
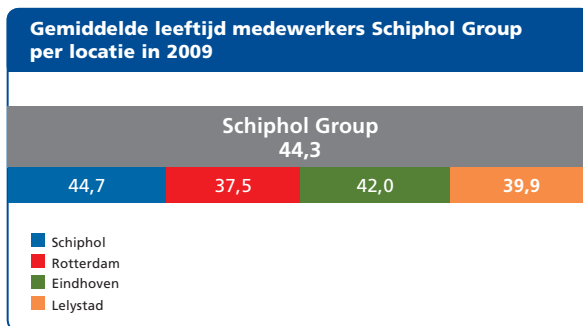
Met de vakbonden en de Centrale Ondernemingsraad is in een vroeg stadium contact gezocht en overlegd over een passend Sociaal Plan. Partijen kwamen overeen de reorganisatie bij voorkeur zonder gedwongen ontslagen uit te voeren. Dit heeft ertoe geleid dat in het Sociaal Plan gedwongen ontslagen tot 1 juli 2011 zijn uitgesloten. Ook is besloten tot de oprichting van het Mobiliteitscentrum Schiphol dat wordt bestuurd door vertegenwoordigers van zowel de vakbonden als Schiphol Group. Doel van het mobiliteitscentrum is het motto van het Sociaal Plan 'Van werk naar werk' zo goed mogelijk waar te maken.

Het intensieve overleg met medezeggenschap en vakbonden heeft ertoe geleid dat de implementatie van de reorganisatie, volgens plan, per 1 juli 2009 kon beginnen. Ultimo 2009 was de vermindering van het boventalig verklaarde personeel een feit. Tevens heeft in 2009 de eerste uitbesteding van activiteiten, inclusief overgang van personeel, plaatsgevonden. Het afstoten van onze niet-kerntaken via uitbestedingen, moet ultimo 2010 zijn afgerond. Met de Centrale Ondernemingsraad is een Convenant Uitbestedingsbeleid gesloten over de manier waarop wordt omgegaan met voorgenoemde uitbestedingen. Tevens worden in het Sociaal Plan uitgangspunten gegeven over de wijze waarop met de arbeidsvoorwaarden van de individuele werknemer moet worden omgegaan.

Diversiteit

In het licht van de organisatieaanpassing, zal het niet verbazen dat wij dit verslagjaar een zeer restrictief aannamebeleid hebben gevoerd. Omdat continue verbetering van de kwaliteit van de organisatie een hoge prioriteit heeft, is zeer nadrukkelijk niet gekozen voor een absolute personeelsstop. Per saldo bedroeg de instroom van nieuwe medewerkers zo'n 30% van de gebruikelijke instroom uit de afgelopen jaren. De in- en doorstroom van vooral vrouwelijk talent is een punt van aandacht. Hoewel we het op dit punt niet veel slechter, maar ook niet veel beter doen dan soortgelijke organisaties, heeft een grotere diversiteit van ons personeelsbestand een hoge prioriteit. We focussen daarbij voorlopig op gender diversity, waarbij een betere doorstroom van vrouwelijk talent naar de top van de organisatie, de meeste aandacht krijgt. In het verlengde hiervan is dit verslagjaar een breed samengestelde werkgroep ingesteld, die de directie moet adviseren over de ambities van vooral vrouwelijke medewerkers en de maatregelen die worden genomen deze gestalte te





geven. Daarnaast heeft Schiphol Group in december het charter 'Talent naar de Top' ondertekend, waarmee onze onderneming toezegt te zullen zorgen voor een hogere instroom, doorstroom en behoud van vooral vrouwelijk talent in topfuncties.

Het Nieuwe Werken

In het najaar van 2009 verhuisde de business area Consumers naar het Schipholhoofdgebouw. Deze verhuizing vormde de aanzet van de introductie van elementen van het "Nieuwe Werken", dat is gebaseerd op telewerken, flexibel werken en eigen verantwoordelijkheid. De medewerkers van Consumers werken nu in een volledig nieuw kantoorconcept, waar de traditionele kamers zijn vervangen door meer flexibele werkplekken en open ruimten om elkaar te ontmoeten. Ook is dit jaar een nieuwe ICT-applicatie getest die het telewerken vanaf elke computer, waar dan ook ter wereld, vergemakkelijkt. Wij verwachten van dit Nieuwe Werken veel positieve effecten op het gebied van productiviteit, werknemersbetrokkenheid en -tevredenheid en de aantrekkelijkheid van Schiphol als werkgever. Ook zorgt het Nieuwe Werken voor een verlaging van de kosten per werkplek en zal het als gevolg van een daling van het woon-werkverkeer, bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de luchthaven en aan een vermindering van de CO₂-uitstoot.

In 2010 wordt een vervolgstap gezet door bij een aantal afdelingen een proef met telewerken te houden. Kern van deze pilot is dat de medewerker en leidinggevende afspraken maken over de gewenste resultaten van het werk, de mate van telewerken en de (telefonische) bereikbaarheid. Bij een positieve uitkomst zal het Nieuwe Werken geleidelijk in de gehele organisatie worden geïntroduceerd.

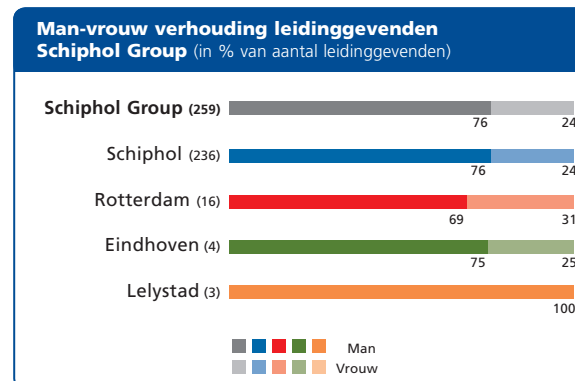
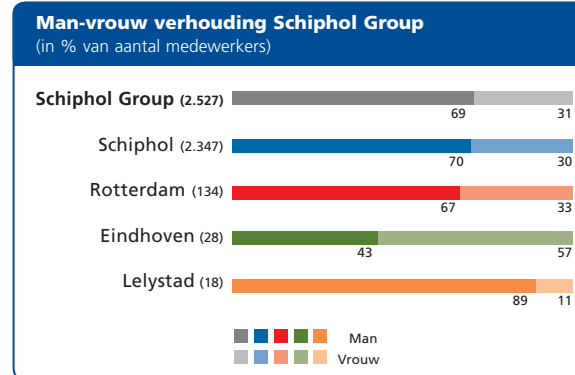
Ik....Schiphol

In het laatste kwartaal van 2009 is in het kader van de organisatieaanpassing, een begin gemaakt met het programma *Ik....Schiphol*, gericht op het neerzetten van een betere, effectievere en flexibeler – lean & mean – organisatie. De voortdurende zorg voor een soepel lopende organisatie, 24 uur per dag en dat zeven dagen per week, betekent een grote inspanning voor alle medewerkers. Met *Ik....Schiphol* willen we een verandering bewerkstelligen die zorgt voor een betere balans tussen de beheersing van het proces en het bereiken van resultaat. Daarbij past een cultuur die het vervullen en het liefst zelf overtreffen van de verwachtingen van de klant en omgeving altijd op de eerste plaats zet en zichzelf voortdurend nieuwe ambities stelt.

Veilige arbeidsomstandigheden

Ons beleid op het gebied van arbeidsomstandigheden moet de veiligheid, gezondheid en inzetbaarheid van onze werknemers waarborgen. Tevens nemen wij hierin onze verantwoordelijkheid voor de veiligheid van derden, passagiers en bezoekers binnen onze omgeving. De uitwerking van dit beleid is opgenomen in het Veiligheids- en Arbobeleidsplan 2009-2012.

In 2009 is onze Arbocatalogus geïmplementeerd. Hierin staan de arbeidsrisico's gedefinieerd en de maatregelen om deze te beheersen. Het document is digitaal via ons Intranet voor alle medewerkers beschikbaar. We zijn momenteel bezig om met de Nederlandse Vereniging van Luchthavens een door de Arbeidsinspectie goedgekeurde branchecatalogus samen te stellen.



Veiligheid en fysieke belasting bij het bagageproces

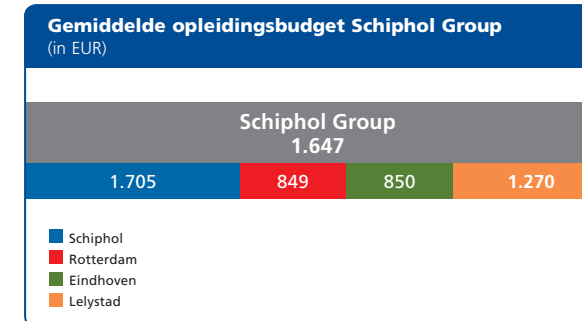
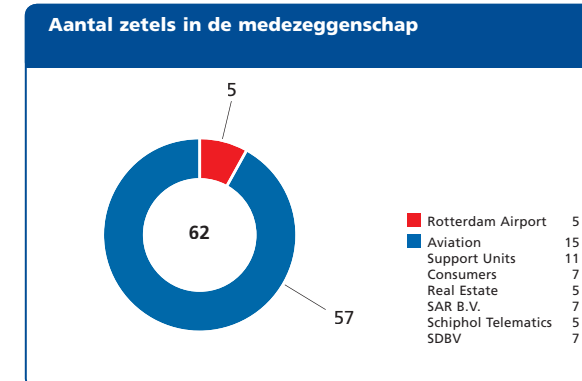
In 2009 is voor één van de bagagebanden een detectiesysteem in gebruik genomen, waardoor mogelijke gevaarlijke situaties met personen op de bagagebanden kunnen worden voorkomen. De positieve ervaringen met dit systeem hebben ertoe geleid het detectiesysteem begin 2010 breed in te voeren.

Voortdurend wordt er gewerkt aan innovatieve technieken die de fysieke belasting van het werk in de bagagekelders moet verminderen. In 2009 zijn 11 nieuwe tilhulpen aangeschaft, de nieuwe Zuidhal is voorzien van 6 bagage-robots en in augustus is een proef gestart met

een automatische losinstallatie. Dankzij deze en toekomstige nieuwe technieken neemt de fysieke belasting van het werk in de bagagekelders sterk af.

Enquête Arbeidsongevallen

Op het gebied van arbeidsongevallen doen de bedrijven die op Schiphol actief zijn het niet slechter dan het landelijk gemiddelde. Dit blijkt uit onze jaarlijkse enquête 'Arbeidsongevallen', waaraan in 2009 zo goed als alle bedrijven hebben meegewerkt.



Vooruitzichten

In 2010 zal het verkeer en vervoer via Amsterdam Airport Schiphol naar verwachting licht groeien in aantallen passagiers en vrachtvolume. Het aantal vliegtuigbewegingen zal naar verwachting nauwelijks groeien. Gezien het onverminderd lage consumentenvertrouwen zullen de bestedingen per passagier onder druk blijven staan en dat zal vooral van invloed zijn op onze inkomsten uit concessies, winkelverkoop en parkeren. Daarnaast verwachten wij nog geen herstel van de bezettingsgraad en het niveau van de huren van ons vastgoed.

De voorgenomen investeringen liggen met EUR 390 miljoen fors hoger in 2010 (81% boven de EUR 215 miljoen in 2009). Hiervan zal voor circa 60% geïnvesteerd worden in Aviation en dan met name in het bagagesysteem, onderhoud en beveiliging van de luchthaven, alsmede in die zaken die de kwaliteit zullen verhogen in de beleving van de passagier. Daarnaast zal ook op de locatie Schiphol en in Rotterdam meer geïnvesteerd worden in vastgoedontwikkeling. Mede als gevolg van deze investeringen heeft Schiphol Group in 2010 additionele financieringsbehoefte, die we in de tweede helft van 2009 al hebben gedekt door het aantrekken van langlopende leningen.

Het personeelsbestand zal naar verwachting afnemen van 2.395 FTE eind 2009 naar circa 2.000 FTE eind 2010. Dit is een verwachte krimp van ongeveer 16% in 2010, mede als gevolg van de in 2009 ingezette organisatieaanpassing. De totale afname sinds de aankondiging van de reorganisatie begin 2009 zal daarmee circa 22% bedragen eind 2010.

Het nettoresultaat zal naar verwachting ongeveer gelijk zijn aan het netto resultaat in 2009 van EUR 132 miljoen.

Schiphol, 19 februari 2010

De Directie

Corporate Governance

Governance structuur

Schiphol Group is een niet beursgenoteerde Naamloze Vennootschap met een volledig structuurregime dat waar mogelijk en/of zinvol de bepalingen uit de Corporate Governance Code naleeft.

Corporate Governance Code

Schiphol Group heeft in 2004 en 2005 de principes en best practice bepalingen van de Corporate Governance Code zoals opgesteld door de Commissie Tabaksblat vrijwel geheel geïmplementeerd in de diverse interne reglementen. Schiphol Group heeft kennis genomen van de nieuwe Corporate Governance Code, opgesteld door de Commissie Frijs, die bij wet van 3 december 2009 is aangewezen als gedragscode in de zin van artikel 2:391 lid 5 BW. De principes en best practice bepalingen van de nieuwe Corporate Governance Code zijn ook waar mogelijk en/of zinvol geïmplementeerd.

Een overzicht van de reflectie van de diverse bepalingen in interne regelgeving (zoals bijvoorbeeld het Reglement inzake Voorwetenschap en bezit van en transacties in effecten en het Klokkenluidersreglement) is gepubliceerd op onze website www.schiphol.nl onder 'Investor Relations'. Hier vindt men ook de interne reglementen van de Raad van Commissarissen, zijn commissies en de directie. Ten gevolge van de toepassing van de nieuwe Corporate Governance Code zullen in 2010 nieuwe reglementen gaan gelden.

Een aantal bepalingen van de Corporate Governance Code valt voor een niet-beursvennootschap als Schiphol Group niet (zinvol) toe te passen. Het betreft hier met name Corporate Governance Code bepalingen II.2.4 (opties als beloningscomponent), IV.1.3 (openbare reactie op onderhands bod op bedrijfs onderdeel) en IV.2 (certificering van aandelen).

Vanwege het zeer geringe aantal aandeelhouders wordt onder andere Corporate Governance Code bepaling V.2.1 (aanwezigheid externe accountant bij een Algemene Vergadering van Aandeelhouders) niet toegepast en is slechts een

afvaardiging van de Raad van Commissarissen en directie aanwezig bij een Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

De Raad van Commissarissen heeft in 2004, toen de Corporate Governance Code voor het eerst werd toegepast, besloten het lopende arbeidscontract van de heer Verboom niet open te breken. De daarna gesloten arbeidscontracten met de heren Nijhuis, Rutten en De Groof zijn in overeenstemming met de bepalingen uit de Corporate Governance Code. De prestatiecontracten met ieder directielid bevatten een 'claw-back' clause.

Een uitgebreidere toelichting op bovenstaande punten is gepubliceerd op onze website www.schiphol.nl onder 'Investor Relations'.

Transacties in effecten

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

Schiphol, 19 februari 2010

De Raad van Commissarissen

De Directie

Remuneratierapport

Algemeen remuneratiebeleid voor de directie

Procedure

Conform de Corporate Governance Code heeft de Raad van Commissarissen, op advies van de Remuneratiecommissie, het remuneratiebeleid opgesteld voor de directieleden van Schiphol Group. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Schiphol Group heeft het remuneratiebeleid vastgesteld. Binnen het vastgestelde remuneratiebeleid is door de Raad van Commissarissen, wederom op advies van de Remuneratiecommissie, het vaste deel van het inkomen bepaald en wordt ieder jaar het variabele deel van het inkomen vastgesteld.

Aan het begin van elk jaar komen de Raad van Commissarissen en de directieleden een prestatiecontract overeen voor het variabele gedeelte. Dit contract bevat vooraf bepaalde, uitdagende, meetbare en beïnvloedbare doelstellingen die gerealiseerd moeten worden op de korte termijn en de lange termijn. Hierbij worden met ieder directielid naast financiële ook maatschappelijke (o.a. duurzaamheids-) en operationele doelstellingen afgesproken. Nadat de Raad van Commissarissen de prestaties over het afgelopen jaar heeft beoordeeld, stelt hij vast in hoeverre de directieleden hun collectieve en individuele doelstellingen hebben gehaald. Tevens toetst de Raad van Commissarissen regelmatig of het vaste en het variabele deel van het inkomen marktconform is. Tot slot analyseert de Raad van Commissarissen de mogelijke uitkomsten van de variabele bezoldigingscomponenten en de gevolgen daarvan voor de bezoldiging van de bestuurders.

Algemeen

Het remuneratiebeleid heeft als uitgangspunt dat de beloning marktconform moet zijn en dat Schiphol Group op basis van het vastgestelde pakket goed management moet kunnen aantrekken, behouden en motiveren. Tevens moet het remuneratiebeleid zowel de korte als de lange termijn doelstellingen van de onderneming ondersteunen. Om de genoemde uitgangspunten te realiseren moeten de beloningsniveaus in lijn zijn met de niveaus van vergelijkbare voornamelijk Nederlandse ondernemingen. Daartoe is in 02 een referentie-

groep van vergelijkbare ondernemingen samengesteld op basis van onder meer omzet, aantallen medewerkers alsmede complexiteit en aard van de bedrijfsvoering. Eind 2006 heeft een externe beloningsconsultant een marktanalyse uitgevoerd om aansluiting te houden met deze referentiegroep. Zowel de logistieke sector (waaronder NS en Fraport), de vastgoedsector (Mediq en Macintosh Retail Group) zijn in de referentiegroep opgenomen. Ook meer generiek gebundelde informatie over Nederlandse ondernemingen van vergelijkbare omzet, aantallen medewerkers en complexiteit zijn in de overwegingen betrokken. De uiteindelijke vaststelling van de totale waarde van het remuneratiepakket van de directie is gebaseerd op informatie zoals verkregen van beloningsadviesbureaus en op inzichten en ervaring van de Remuneratiecommissie. Bij de vaststelling van de totale bezoldiging wordt de invloed ervan op de beloningsverhoudingen binnen de onderneming meegewogen.

Uitgangspunt van het huidige beloningsbeleid is dat het totale beloningspakket zich in geval van 'on target' presteren maximaal op het niveau van de mediaan van de referentiegroep bevindt. In geval van excellent presteren, kan het totale beloningspakket zich in enig jaar boven het niveau van de mediaan van de referentiegroep bevinden.

Met de variabele gedeelten van het inkomen wordt onder meer getracht te bevorderen dat de directie aandacht besteedt aan de continuïteit en waardeontwikkeling van Schiphol Group in samenhang met de maatschappelijke en economische rol van de luchthaven, duurzaamheid en klimaatbeleid.

Opbouw remuneratiepakket

De Raad van Commissarissen beschouwt het variabele inkomen als belangrijk onderdeel van het totale pakket. De prestatiecriteria waaraan de korte termijn en de lange termijn variabele beloning zijn gerelateerd, zijn afgeleid van de belangrijkste (financiële, operationele en maatschappelijke) parameters waarop de onderneming wordt gestuurd. Dit is in de keuze en vormgeving van het arbeidsvoorwaardenpakket ook terug te vinden. Om deze reden is een belangrijk deel van het beloningspakket

prestatiegerelateerd met een evenwichtige mix van korte en lange termijn.

Vaste Inkomen

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

Korte termijn variabele beloning

De jaarlijks te behalen variabele beloning is afhankelijk van een bedrijfseconomische doelstelling, van een aantal persoonsgebonden doelstellingen en van het oordeel van de Raad van Commissarissen over het algemeen functioneren van de individuele directieleden. De bedrijfseconomische doelstelling bestaat uit het netto resultaat gedeeld op het gemiddeld eigen vermogen (ROE) conform het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde budget voor dat jaar. De persoonsgebonden doelstellingen kunnen jaarlijks variëren en hebben onder andere betrekking op operationele processen, de maatschappelijke en economische rol van de luchthaven, duurzaamheid en klimaatbeleid. Dit jaar is ervoor gekozen om gezien de aard van de doelstellingen voor de directie vier gezamenlijke directietargets te hanteren. Begin 2009 heeft de Remuneratiecommissie besloten dat deze vier targets gezamenlijk maximaal 7,5% van het vaste inkomen voor de president-directeur en maximaal 15% van het vaste inkomen voor de overige directieleden vormen, waarbij er geen vast percentage per directietarget is afgesproken, maar toekenning van percentages per onderdeel eind 2009/begin 2010 ter discretie aan de Raad van Commissarissen is. Dit om de implementatie van de begin 2009 herziene strategie en het opereren van de onderneming in de huidige economische crisis als een gezamenlijke directiedoelstelling optimaal te stimuleren.

Het totale "on target" niveau van de korte termijn variabele beloning bedraagt 35% van het vaste inkomen. Overschrijding van de geformuleerde taakstelling voor de

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

Korte termijn variabele beloning als % van het vaste inkomen:

	President-directeur	
	on target	above target
	maximale swing	
ROE target	20,0%	factor 1,625
Gezamenlijke targets	7,5%	7,5%
Algemeen functioneren	7,5%	7,5%
Totaal	35,0%	47,5%

	Overige directieleden	
	on target	above target
	maximale swing	
ROE target	15,0%	factor 1,67
Gezamenlijke targets	15,0%	15,0%
Algemeen functioneren	5,0%	5,0%
Totaal	35,0%	45,1%

Lange termijn variabele beloning

Schiphol Group is geen beursvennootschap en daarom is het niet mogelijk om als onderdeel van het remuneratiepakket aandelen en/of opties Schiphol Group toe te kennen. Ter ondersteuning van de realisatie van de lange termijn doelstellingen van Schiphol Group is een lange termijn variabele beloning regeling met een tijdschik van drie jaar vastgesteld. De lange termijn variabele beloning is een voorwaardelijke jaarlijkse beloningscomponent en kent een "on target" niveau van 35% van het vaste inkomen.

Definitieve toekenning is afhankelijk van de cumulatief te realiseren Economic Profit over een periode van telkens drie boekjaren op basis van het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde meerjaren business plan. Bij uitzonderlijk goede prestaties kan het maximum 52,5% van het vaste inkomen bedragen. Vanwege de impact van de in 2009 herziene strategie op het meerjarig businessplan van de onderneming is het jaar 2009 van het businessplan vervangen door het budget 2009.

Aan het eind van elk jaar wordt een schatting gemaakt van de na afloop van de relevante driejarige periode te betalen variabele beloning. Hiervan wordt een evenredig deel verantwoord in het betreffende jaar. Betaling vindt uitsluitend plaats indien de bestuurder na afloop van de relevante periode van drie jaar nog in dienst is. Wanneer de arbeidsovereenkomst in onderling overleg wordt beëindigd dan wel in geval van pensionering, wordt de toekenning pro rata vastgesteld. Ook is het mogelijk in dat geval de toekomstige toekenning op voorhand vast te stellen en uit te betalen. De prestatiecontracten met ieder directielid bevatten een 'claw-back' clausule.

Pensioenregeling

Het pensioen wordt geregeld volgens de sinds 1 januari 2004 geldende zogenoemde middelloonregeling, conform het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds reglement. De heren Verboom en Rutten kunnen op 62-jarige leeftijd met pensioen met een pensioentoezegging ter hoogte van 70% van hun laatstgenoten vaste inkomen. Hiervoor vindt in aanvulling op de opbouw krachtens de ABP pensioenregeling jaarlijks en voorzover nodig een dotatie plaats ten behoeve van het zogenoemde ABP Extra Pensioen (AEP).

De heren Nijhuis en De Groof nemen eveneens deel aan de ABP middelloonregeling (waarbij het ouderdomspensioen gebaseerd op een volledige pensioenopbouw op 65-jarige leeftijd een aanvang neemt). Voor hen is contractueel een pensioenleeftijd van 62 jaar opgenomen. Voor hen bestaat aanspraak op een jaarlijkse vaste bijdrage (uitgedrukt als percentage van het vaste inkomen) ten behoeve van een levensloopregeling ter compensatie van de ontbrekende pensioenopbouwjaren gelegen tussen 62 en 65 jaar. De verschuldigde premie voor de pensioenregeling stelt het ABP jaarlijks vast en wordt betaald door de onderneming.

De premie voor een eventueel partner plus-pensioen wordt door de directieleden zelf betaald.

Overige arbeidsvoorwaarden

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

Arbeidsovereenkomsten

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

Voor de heer Verboom geldt dat de afvloeiingsregeling in dit contract is vastgesteld op anderhalf maal het vaste inkomen zoals dat in het voorafgaande jaar is uitbetaald.

Remuneratie van de directie over 2009

De medewerkers van Schiphol die vallen onder de CAO hebben per 1 april 2009 een salarisverhoging gekregen van 1,75%. De vaste inkomens van de directieleden zijn in 2009 niet aangepast.

De directieleden hebben in 2009 voldaan aan de ROE doelstelling met maximale swing factor. Voor wat betreft de gezamenlijke doelstellingen voor de directie uit 2009 (ten aanzien van (i) het masterplan met een integrale marktbenadering, (ii) de transformatie naar een lean&mean organisatie, (iii) de implementatie van de strategische alliantie met Aéroports de Paris en (iv) tastbare resultaten in duurzaamheid), heeft de Remuneratiecommissie geoordeeld dat de directie deze doelstellingen heeft gehaald. Het algemeen functioneren van de directieleden is door de Commissie zeer positief beoordeeld, waarbij in ogenschouw is genomen dat in 2009 sprake is geweest van extreem moeilijke marktomstandigheden, van de implementatie van een herziene strategie en van een substantiële organisatieaanpassing. De Remuneratiecommissie heeft de swingfactor voor de lange termijn beloning 2007-2009 voor de heren Verboom en Rutten vastgesteld op 1,25. Deze beloning is op de overige directieleden niet van toepassing.

Een nadere toelichting bij de remuneratie van de directie over 2009 staat op pagina 200 t/m 203 van dit jaarverslag.

Remuneratie van de Raad van Commissarissen

Algemeen

De remuneratie van de voorzitter van de Raad van Commissarissen bedraagt EUR 33.000 per jaar. De overige leden ontvangen een beloning van EUR 24.000 per jaar. Alle leden van de Raad van Commissarissen ontvangen tevens een onkostenvergoeding van EUR 1.600 per jaar. Lidmaatschap van een commissie van de Raad van Commissarissen geeft recht op een aanvullende beloning. Een lid van de Auditcommissie ontvangt EUR 6.000 per jaar, een lid van een van de andere commissies ontvangt EUR 5.000 per jaar

Remuneratie van de Raad van Commissarissen over 2009

De remuneratie van de Raad van Commissarissen over 2009 staat op pagina 199 van dit jaarverslag.

Schiphol, 19 februari 2010

De Raad van Commissarissen

Gebeurtenissen na balansdatum

Uitspraak van de Hoge Raad inzake Chipshol en Luchthaven Schiphol

Op 19 februari 2010 heeft de Hoge Raad besloten dat Chipshol als economisch eigenaar recht heeft op vergoeding door de Luchthaven van de schade, in het bijzonder de waardevermindering van de gronden, die het gevolg is van het opgelegde bouwverbod met betrekking tot het Groenenbergterrein. De Luchthaven heeft recht op vergoeding door Chipshol van de eventuele waardevermeerdering van de gronden die het gevolg is van de (inmiddels een feit zijnde) opheffing van het bouwverbod.

De beslissing van de rechtbank Haarlem dat de Luchthaven EUR 16 miljoen aan Chipshol moet betalen als schadeloosstelling kan niet in stand blijven, omdat verschillende klachten van Chipshol en van de Luchthaven over de omvang van de schade gegrond zijn. Op deze punten wordt het vonnis van de Rechtbank Haarlem d.d. 30 januari 2008 vernietigd en moet de zaak opnieuw worden behandeld door het Hof Amsterdam.

Dat hof zal moeten onderzoeken of kosten die Chipshol stelt te hebben gemaakt voor deskundige bijstand ter begroting van de schade en een post belastingschade die Chipshol stelt te hebben geleden, alsnog voor vergoeding door de Luchthaven in aanmerking komen. Dat hof zal ook moeten beoordelen of de vergoedingsplicht van de Luchthaven moet worden verminderd wegens eigen schuld van Chipshol in verband met het niet indienen van een nieuwe bouw aanvraag na de intrekking van het bouwverbod. Ook zal het hof moeten bekijken of de schade die Chipshol vordert reeds (gedeeltelijk) is vergoed als gevolg van schikkingen die Chipshol met de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer heeft getroffen. En ten slotte zal moeten worden onderzocht wat de eventuele waardevermeerdering als gevolg van de opheffing van het bouwverbod betekent voor de door de Luchthaven te betalen schadevergoeding.

Toezicht, Bestuur en Management

Raad van Commissarissen



Mr. A. Ruys
(1947, Nederlandse nationaliteit)

Voorzitter
Commissaris sinds 2006;
eerste termijn loopt af in 2010

- Member of the Board Lottomatica SpA
- Member of the Board British American Tobacco p.l.c.
- Member of the Board of ITC Ltd
- Commissaris bij Janivo Holding B.V.
- Voorzitter Raad van Toezicht van de Aidsfonds/ Stop Aids Now stichtingen
- Voorzitter Raad van Toezicht van het Rijksmuseum
- Voormalig Voorzitter Raad van Bestuur Heineken N.V.



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

Vice-voorzitter
Commissaris sinds 2001;
tweede termijn loopt af in 2010

- President-commissaris Koninklijke Philips Electronics Nederland B.V.
- Commissaris ABN Amro N.V.
- Commissaris Arbo Unie
- Lid Governing Counsel Van Leer Group Foundation
- Voorzitter Bernard van Leer Foundation
- Voorzitter Utrecht Development Board
- Voormalig President HayVision Society
- Voormalig lid Eerste Kamer



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

Commissaris sinds 2009;
eerste termijn loopt af in 2013

- Voorzitter Raad van Commissarissen North Sea Petroleum Holding B.V.
- Voorzitter Raad van Commissarissen Reggefiber B.V. (a.i.)
- Voorzitter Raad van Commissarissen Smit Internationale N.V.
- Voorzitter Raad van Commissarissen TKH Group N.V.
- Commissaris Reggeborgh Groep
- Commissaris Zeeman Groep B.V.
- Lid Bestuur Stichting ING Aandelen



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

Commissaris sinds 2002;
tweede termijn loopt af in 2010

- Commissaris TBI Holdings
- Commissaris Nederlandse Staatsloterij
- Commissaris Holland Casino
- Commissaris AZL N.V.
- Voormalig Senior partner Caron & Stevens/Baker & McKenzie
- Voormalig lid Eerste Kamer



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

Commissaris sinds 2000;
derde en tevens laatste termijn loopt af in 2012

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



T.H. Woltman
(1937, Nederlandse nationaliteit)

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

- Commissaris BCD Holding N.V.
- Commissaris Koninklijke Saan B.V.
- Commissaris Koninklijke Porceleyne Fles N.V.
- Voormalig Voorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam
- Voormalig Senior Vice President KLM North America
- Lid International Council American Management Association



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

Commissaris sinds 2006;
eerste termijn loopt af in 2011

- Vice Voorzitter Raad van Commissarissen Fugro N.V.
- Commissaris N.V. Nederlandse Spoorwegen
- Commissaris Koninklijke Vopak N.V.
- Commissaris Unibail-Rodamco SA
- Commissaris Parcom Capital B.V.
- Lid Commissie Kapitaalmarkt AFM
- Lid Bestuur van de beschermingsstichting van Philips, Océ en Heijmans
- Voormalig CFO en lid Raad van Bestuur van VNU N.V.
- Onderzoeker namens Ondernemingskamer Gerechtshof Amsterdam naar de gang van zaken bij Fortis N.V.



P. Graff
(1947, Franse nationaliteit)

Commissaris sinds 2009;
eerste termijn loopt af in 2014

- President-directeur Aéroports de Paris SA
- Lid Bestuur GDF SUEZ
- Lid Bestuur RATP
- Lid Bestuur SOGEPa
- Lid Bestuur SOGEADE
- Member of the Economic and Social Council in Frankrijk
- Chairman of the European and international affairs committee of the National Tourism Council (Frankrijk)
- Member of the 'national committee on vital business sectors' in Frankrijk
- Lid Bestuur MEDEF-Paris, Franse werkgevers organisatie

De Directie



J.A. Nijhuis RA
(1957, Nederlandse nationaliteit)

President-directeur sinds 1 januari 2009

- Lid Raad van Commissarissen SNS Reaal N.V.
- Commissaris Aéroports de Paris S.A.
- Lid Raad van Toezicht Het Nationale Ballet
- Bestuurslid Stichting Common Purpose



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

Lid Directie/COO
sinds 1 september 2005

- President ACI Europe
- Lid Executive Committee ACI Europe
- Lid ACI World Governing Board
- Lid Raad van Advies Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
- Lid Raad van Commissarissen Eindhoven Airport N.V.
- Voorzitter Stuurgroep Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol
- Lid Raad van Commissarissen Holland Aviation House (DDA en Aviodrome)



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

Lid Directie/CFO
sinds 1 september 1997

- Lid Raad van Commissarissen VastNed Retail N.V.
- Lid Raad van Commissarissen Super de Boer N.V.
- Commissaris Aéroports de Paris S.A.
- Commissaris Brisbane Airport Company Ltd
- Lid Raad van Commissarissen Eindhoven Airport N.V.



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

Lid Directie/CCO
sinds 1 februari 2008

- Lid Bestuur Amsterdam Connecting Trade
- Lid Algemeen Bestuur KennisKring Amsterdam

Aviation

Alliances & Participations

Consumers

Real Estate

Key Management

Business areas

Otto Ambagtsheer	Consumers
André van den Berg	Real Estate
Roel Hellemons	Aviation; Airport Operations
Ron Louwerse	Aviation; Safety, Security and Environment
Birgit Otto	Aviation; Asset Management

Regionale en Internationale activiteiten

Roland Wondolleck	Rotterdam Airport
Joost Meijs	Eindhoven Airport
Lex Oude Weernink	Lelystad Airport
Julianne Alroe	Brisbane Airport Corporation
Alain Maca	JFK IAT New York
Peter Steinmetz	Aruba Airport Authority

Staff & support

Joop Krul	Airport Development
Paul Luijten	Corporate Affairs
Jan Stringer	Corporate Audit
Coen Reinders	Corporate Control
Joris Backer	Corporate Legal, Company Secretary
Frits Bosch	Corporate Procurement
Vacature	Corporate Treasury & Schiphol International
Wim Mul	Human Resources
Kees Jans	Information & Communication Technology
Gerard Geurtjens	Centrale Projectorganisatie

Centrale Ondernemingsraad

Siard Hovenkamp	(voorzitter)
Willem Verwoerd	(plv. voorzitter)
Frans Sam	(secretaris)
Hans Fritzsche	(plv. secretaris)
Henk Bakker	
Cocky Brouwer	
Jan Everaart	
Marja Goeman	
Erik Koppedraaijer	
Marjo Loderus	
Remon Mersmann	
Joost Peetoom	
Frans Sam	
Gerrit Veldsink	
Frits Westhof	
Rob van der Zee	
Vacature OR Rotterdam Airport	
Vacature OR BA Aviation	

Schiphol Group
Jaarrekening
2009

Inhoudsopgave

Geconsolideerde jaarrekening

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2009	112
Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat over 2009	113
Geconsolideerde balans per 31 december 2009	114
Mutatieoverzicht van het geconsolideerde eigen vermogen	116
Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2009	117
Toelichtingen bij de geconsolideerde jaarrekening	118
• Algemene informatie	118
• Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling	118
• Oordeelsvorming in de toepassing van waarderingsgrondslagen	129
• Kritische veronderstellingen en schattingen	130
• Management van financiële en belastingrisico's	132
• Segmentinformatie	139
• Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening	142
• Toelichting op de geconsolideerde balans	156
• Toelichting op het geconsolideerde kasstroomoverzicht	194
• Gebeurtenissen na balansdatum	197
• Gerelateerde partijen	197

Enkelvoudige jaarrekening

Enkelvoudige winst- en verliesrekening over 2009	210
Enkelvoudige balans per 31 december 2009	211
Toelichtingen bij de enkelvoudige jaarrekening	212
Overige gegevens	217

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2009

(in EUR 1.000)	Toelichting	2009	2008 *
Netto-omzet	1	1.153.846	1.153.951
Verkoopopbrengst vastgoed		944	10.330
Kostprijs verkoop vastgoed		849	7.849
Resultaat uit verkoop vastgoed	2	95	2.481
Waardeveranderingen vastgoed	3	- 40.135	19.056
Overige resultaten uit vastgoed		- 40.040	21.537
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	4	509.057	520.604
Personeelsbeloningen	5	186.501	182.393
Afschrijvingen	6	182.863	172.022
Bijzondere waardeveranderingen	7	13.235	298
Organisatieaanpassing	8	31.278	-
Overige bedrijfskosten	9	3.803	6.030
Totaal bedrijfslasten		- 926.737	- 881.347
Exploitatieresultaat		187.069	294.141
Financiële baten en lasten	10	- 91.228	- 53.682
Resultaat deelnemingen	11	26.939	10.187
Resultaat voor belastingen		122.780	250.646
Winstbelasting	12	9.929	- 63.768
Resultaat		132.709	186.878
Toekomend aan:			
Minderheidsaandeelhouders	13	586	2
Aandeelhouders (netto resultaat)		132.123	186.876
Winst per aandeel (x EUR 1)	14	710	1.083
Verwaterde winst per aandeel (x EUR 1)	14	710	1.083

*) Vergelijkende cijfers zijn aangepast.

Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat over 2009

(in EUR 1.000)	Toelichting	2009	2008
Resultaat		132.709	186.878
Omrekeningsverschillen	31	9.487	- 969
Waardemutaties afdekkingstransacties	31	15.183	- 22.410
Waardemutaties overige belangen	31	641	- 9.922
Totaal niet gerealiseerd resultaat		25.311	- 33.301
Totaalresultaat		158.020	153.577
Toekomend aan:			
Minderheidsaandeelhouders		439	- 228
Aandeelhouders		157.581	153.805

Geconsolideerde balans per 31 december 2009

Activa

(in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2009	31 december 2008
Vaste activa			
Immateriële activa	15	42.121	46.995
Activa ten behoeve van operationele activiteiten	16	2.198.568	2.092.957
Activa in aanbouw of ontwikkeling	17	548.281	677.963
Vastgoedbeleggingen	18	982.439	988.324
Latente belastingen	19	256.990	210.376
Deelnemingen	20	629.815	615.193
Vorderingen op deelnemingen	21	66.541	46.053
Overige financiële belangen	22	7.309	6.668
Leasevorderingen	23	5.522	7.489
Leningen	24	4.087	3.994
Derivaten	33	37.907	42.290
Overige langlopende vorderingen	25	18.768	15.628
		4.798.348	4.753.930
Vlottende activa			
Leasevorderingen	23	1.967	1.741
Leningen	24	83	105
Activa beschikbaar voor verkoop	26	36.625	15.851
Derivaten	33	-	7.155
Handels- en overige vorderingen	27	166.386	232.127
Liquide middelen	28	524.403	398.429
		729.464	655.408
		5.527.812	5.409.338

Passiva

(in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2009	31 december 2008
Kapitaal en reserves toekomend aan aandeelhouders			
Geplaatst kapitaal	29	84.511	84.511
Agio reserve	29	362.811	362.811
Ingehouden winst	30	2.505.423	2.442.372
Overige reserves	31	4.054	- 21.404
		2.956.799	2.868.290
Minderheidsaandeelhouders	32	18.633	18.305
		2.975.432	2.886.595
Eigen vermogen			
Langlopende verplichtingen			
Leningen	33	1.847.114	1.528.512
Leaseverplichtingen	34	113.409	117.454
Personeelsbeloningen	35	38.334	40.474
Overige voorzieningen	36	30.792	10.000
Derivaten	33	3.826	3.546
Overige langlopende verplichtingen	37	96.912	97.978
		2.130.387	1.797.964
Kortlopende verplichtingen			
Leningen	33	60.750	167.431
Leaseverplichtingen	34	4.368	4.110
Derivaten	33	10.477	7.474
Winstbelasting	38	3.507	8.655
Handels- en overige schulden	39	342.891	537.109
		421.993	724.779
		5.527.812	5.409.338

Mutatieoverzicht van het geconsolideerde eigen vermogen

(in EUR 1.000)	Toelichting	Toekomend aan de aandeelhouders			Minderheids		Totaal
		Geplaatst kapitaal	Agio reserve	Ingehouden winst	Overige reserves	aandeel houders	
Stand per 31 december 2007		77.712	-	2.848.570	11.667	18.644	2.956.593
Resultaat		-	-	186.876	-	2	186.878
Niet gerealiseerd resultaat	31, 32	-	-	-	-33.071	-230	-33.301
Totaalresultaat		-	-	186.876	-33.071	-228	153.577
Uitgifte van aandelen	29	6.761	362.811	-	-	-	369.572
Uitbetaling van dividend	30	-	-	-593.036	-	-111	-593.147
Overige mutaties		38	-	-38	-	-	-
Stand per 31 december 2008		84.511	362.811	2.442.372	-21.404	18.305	2.886.595
Resultaat		-	-	132.123	-	586	132.709
Niet gerealiseerd resultaat	31, 32	-	-	-	25.458	-147	25.311
Totaalresultaat		-	-	132.123	25.458	439	158.020
Uitbetaling van dividend	30	-	-	-69.072	-	-111	-69.183
Stand per 31 december 2009		84.511	362.811	2.505.423	4.054	18.633	2.975.432

In 2008 is een superdividend uitgekeerd van EUR 500 miljoen. Het reguliere dividend dat per aandeel in 2009 en 2008 werd uitgekeerd kan als volgt worden berekend:

	dividend over 2008, betaald in 2009	dividend over 2007, betaald in 2008
Dividend toekomend aan aandeelhouders (x EUR 1)	69.072.000	93.036.000
Aantal uitstaande aandelen rechthebbende op dividend	186.147	171.255
Dividend per aandeel (x EUR 1)	371	543

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

(in EUR 1.000)	Toelichting	2009	2008
Liquide middelen	28	524.403	398.429
Schulden in rekening courant	39	-	-161.246
		524.403	237.183

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2009

(in EUR 1.000)	Toelichting	2009	2008
Kasstroom uit operationele activiteiten:			
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	41	388.542	503.805
Betaalde winstbelasting		-34.611	-51.249
Betaalde interest		-49.386	-53.705
Ontvangen interest		2.974	14.029
Ontvangen dividend		19.410	7.849
		-61.613	-83.076
Kasstroom uit operationele activiteiten		326.929	420.729
Kasstroom uit investeringsactiviteiten:			
Investeringsactiviteiten in immateriële activa	15	-11.398	-18.309
Investeringsactiviteiten in vaste activa	17	-203.340	-331.543
Ontvangen uit desinvesteringen vastgoed	2	944	10.330
Ontvangen uit desinvesteringen operationele activa	16	123	70
Acquisities	42	-	-584.006
Kapitaaluitbreiding in/ terugstorting door deelnemingen	20	750	-532
Verstreking van leningen aan deelnemingen	21	-	-7.809
Verstreking van leningen	24	-	-444
Ontvangen aflossing leningen	24	112	26
Nieuw afgekochte erfpacht	25	-3.004	-5.214
Ontvangen termijnen financiële lease	23	2.983	2.922
Ontvangen op overige langlopende vorderingen		25	-
		-212.805	-934.509
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		-212.805	-934.509
Vrije kasstroom		114.124	-513.780
Kasstroom uit financieringsactiviteiten			
Ontvangen uit opgenomen leningen	33	394.193	937.734
Betaalde aflossingen op leningen	33	-178.992	-91.287
Afwikkeling van derivaten	31	5.371	-
Uitgifte van aandelen	29	-	369.572
Betaald dividend	30	-69.183	-593.147
Ontvangen uit overige langlopende verplichtingen		4.383	-
Nieuw afgekochte erfpacht	37	30.491	-
Betaalde termijnen financiële lease	34	-13.493	-13.216
		172.770	609.656
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		172.770	609.656
Nettokasstroom		286.894	95.876
Stand liquide middelen bij aanvang boekjaar	28	237.183	141.704
Nettokasstroom		286.894	95.876
Koers- en omrekeningsverschillen	10	326	-397
		524.403	237.183
Stand liquide middelen ultimo boekjaar	28	524.403	237.183

Toelichtingen bij de geconsolideerde jaarrekening

Algemene informatie

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

Schiphol Group wil één van de meest toonaangevende luchthavenondernemingen van de wereld zijn. Schiphol Group creëert duurzame waarde voor onze stakeholders door het ontwikkelen van AirportCities en het positioneren van Amsterdam Airport Schiphol als Europe's preferred airport. Amsterdam Airport Schiphol is daarmee een van de meest toonaangevende, efficiënte vervoersknooppunten van lucht-, rail- en wegverbindingen die haar bezoekers en de daar gevestigde ondernemingen 24 uur per dag en 7 dagen per week diensten biedt die zij nodig hebben.

De Raad van Commissarissen heeft op 19 februari 2010 ingestemd met de jaarrekening zoals opgemaakt door de directie. De directie legt de jaarrekening ter vaststelling voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, welke vergadering wordt gehouden op 15 april 2010.

Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling

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

Nieuwe standaarden en wijzigingen in standaarden die verplicht zijn met ingang van 2009

Er zijn verscheidene nieuwe standaarden en interpretaties en wijzigingen van bestaande standaarden en interpretaties uitgevaardigd die, mits 'endorsed' door de Europese Unie, verplicht zijn met ingang van 1 januari 2009 en zijn toegepast in deze jaarrekening:

- IFRS 7, Financial Instruments disclosures. De wijzigingen in IFRS 7 hebben betrekking op additioneel op te nemen toelichtingen inzake reële waarde aanpassingen en het liquiditeitsrisico.
- IFRS 8, Operating Segments. In het kader van deze nieuwe richtlijn worden met ingang van 2009 veertien operationele segmenten onderkend die voor rapportage doeleinden worden samengevoegd tot negen reporting segmenten. Voor deze reporting segmenten zijn vergelijkende cijfers opgenomen.
- IAS 1, Presentation of Financial Statements Improvements. De wijzigingen in de standaard hebben geleid tot de toevoeging van een geconsolideerd overzicht betreffende het totaalresultaat welke voorheen was opgenomen in het mutatie-overzicht van het geconsolideerde eigen vermogen. In dit overzicht zijn vergelijkende cijfers opgenomen.
- IAS 40, Investment Property en IAS 16 Property, Plant and Equipment. De wijziging, onderdeel van het Annual Improvements Project May 2008, heeft tot gevolg dat met ingang van 2009 vastgoed in ontwikkeling direct onder IAS 40 valt en wordt gewaardeerd tegen reële waarde, mits deze op betrouwbare wijze kan worden bepaald. Voorheen viel dit vastgoed tijdens ontwikkeling onder IAS 16 (waardering tegen kostprijs) en volgde herclassificatie naar IAS 40 en herwaardering naar reële waarde pas bij oplevering. De wijziging in de standaard wordt prospectief toegepast en heeft zodoende niet geleid tot aanpassing van de vergelijkende cijfers. Per 31 december 2009 heeft Schiphol Group 12 vastgoedobjecten in ontwikkeling waarvan 2 objecten zijn gewaardeerd tegen reële waarde. De gezamenlijk in 2009 op deze objecten verantwoorde waardeveranderingen vastgoed bedragen EUR 2,6 miljoen.

De volgende wijzigingen van standaarden en interpretaties worden met ingang van de jaarrekening over 2009 toegepast door Schiphol Group maar hebben geen of zeer beperkte invloed op de toelichtingen en financiële gegevens in de jaarrekening 2009:

- IFRS 2, Share-based Payment
- IFRS 5, Non Current Assets Held for Sale and Discontinued Operations
- IAS 23, Borrowing costs amendments

- IAS 32, Financial Instruments: Presentation amendments
- Wijzigingen in het kader van het Annual Improvements Project 2008
- IFRIC 15, Agreements for the Construction of Real Estate
- IFRIC 16, Hedges of a Net Investment in a Foreign Operation

Nieuwe standaarden en wijzigingen in standaarden die verplicht zijn met ingang van 2010 of later
Schiphol Group heeft geen nieuwe standaarden, wijzigingen van standaarden of nieuwe interpretaties vervroegd vrijwillig toegepast die pas met ingang van de jaarrekening over 2010 of later verplicht zijn.

Schiphol Group onderzoekt momenteel de consequenties van de volgende nieuwe standaarden en interpretaties en wijzigingen van bestaande standaarden en interpretaties, waarvan toepassing verplicht is met ingang van de jaarrekening over 2010 (tenzij anders vermeld en mits endorsed): IFRS 3 Business Combinations (en hieraan gerelateerd de wijzigingen in IAS 28 en IAS 31), IFRS 9 Financial Instruments (nog niet endorsed, verplicht met ingang van de jaarrekening over 2013), IAS 24 Related Party Disclosures (nog niet endorsed, verplicht met ingang van de jaarrekening over 2011), IAS 32 en IAS 39 Financial Instruments en wijzigingen in het kader van het Annual Improvements Project 2009 (nog niet endorsed).

De volgende nieuwe standaarden en interpretaties en wijzigingen van standaarden en interpretaties zullen met ingang van de jaarrekening 2010 (tenzij anders vermeld en mits endorsed) worden toegepast door Schiphol Group maar zullen geen of zeer beperkte invloed hebben op de toelichtingen en financiële gegevens in de jaarrekening 2010: IFRS 1 First Time Adoption (nog niet endorsed), IFRS 2 Share-based Payment (nog niet endorsed), IFRIC 17 Distribution of Non-Cash Assets to Owners, IFRIC 18 Transfers of Assets from Customers, IFRIC 19 Extinguishing Financial Liabilities with Equity Instruments (nog niet endorsed, verplicht met ingang van de jaarrekening over 2011).

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

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

Aanpassing vergelijkende cijfers

De vergelijkende cijfers in de geconsolideerde winst- en verliesrekening 2008 zijn aangepast. Dit heeft betrekking op een reclassificatie van beveiligingskosten van de regel overige bedrijfskosten naar de regel kosten uitbesteed werk en andere externe kosten van EUR 5,4 miljoen.

Schattingswijziging

Met betrekking tot geautomatiseerde toepassingen en software licenties is besloten tot een verlenging van de standaard afschrijvingstermijn met ingang van 1 januari 2009 van 3 jaar naar 5 jaar. Gebleken is dat met deze termijn het vervangingsmoment van deze activa beter wordt benaderd. De verlenging van de levensduur wordt prospectief toegepast en heeft over 2009 geleid tot een verlaging van de last uit hoofde van afschrijvingen van circa EUR 6,0 miljoen.

Dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen

(a) Algemeen

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

(b) Dochterondernemingen

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

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

(c) Joint ventures

De financiële gegevens van deelnemingen die als joint venture kwalificeren, worden opgenomen naar evenredigheid van het daarin gehouden belang. Van een joint venture is sprake in geval van activiteiten, al of niet uitgevoerd in de vorm van een rechtspersoon of vennootschap, waarop als gevolg van een overeenkomst tot samenwerking tussen een beperkt aantal deelnemers de zeggenschap gezamenlijk en unaniem wordt uitgeoefend.

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

(d) Deelnemingen

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

(e) Verwerving van dochterondernemingen,

joint ventures en deelnemingen

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

(f) Eliminaties

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

Enkelvoudige winst- en verliesrekening

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

Kasstroomoverzicht

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

Segmentinformatie

Een operationeel segment is een duidelijk te onderscheiden onderdeel van een onderneming dat bedrijfsactiviteiten onderneemt met daaraan verbonden opbrengsten, kosten en operationele resultaten en waarover afzonderlijke financiële informatie beschikbaar is welke regelmatig wordt beoordeeld door de directie ter beoordeling van de

prestatie van het segment en om, als *chief operating decision maker*, beslissingen te nemen over de aan het segment toe te kennen middelen. Schiphol Group onderkent veertien operationele segmenten die voor rapportage doeleinden worden samengevoegd tot negen reporting segmenten. Kosten van concern overhead worden aan de reporting segmenten toegerekend, grotendeels op basis van hun relatieve aandeel in de kosten van Schiphol Group.

Vreemde valuta

(a) Functionele en verslaggeving valuta

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

(b) Transacties, activa en passiva

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

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

(c) Dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen

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

Netto-omzet

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

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

Financiële baten en lasten

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

Winst per aandeel

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

Immateriële activa

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

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

De post contractgerelateerde activa betreft, bij overname van activiteiten van derden, overgenomen contracten. De bij toepassing van de overname-methode (zoals beschreven onder Consolidatie, letter e) bepaalde reële waarde van deze contracten is aangemerkt als kostprijs welke wordt afgeschreven over de resterende contracttermijn.

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

Activa in aanbouw of ontwikkeling

Alle investeringsuitgaven, uitgezonderd investeringsuitgaven met betrekking tot immateriële activa, worden initieel verantwoord onder activa in aanbouw of ontwikkeling, indien het waarschijnlijk is dat er toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen vloeien en het bedrag betrouwbaar kan worden bepaald. Daarbij wordt onderscheid wordt gemaakt tussen drie categorieën:

- activa in aanbouw ten behoeve van toekomstige operationele activiteiten;
- activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van toekomstige vastgoedbeleggingen;
- activa in aanbouw of ontwikkeling in opdracht van derden.

Activa in aanbouw ten behoeve van toekomstige operationele activiteiten (categorie a) worden gewaardeerd tegen historische kostprijs, inclusief:

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

Op activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van toekomstige operationele activiteiten wordt niet afgeschreven. Wel kan sprake zijn van bijzondere waardeverminderingen.

Hetzelfde geldt voor activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van toekomstige vastgoedbeleggingen (categorie b) tot aan het moment dat de reële waarde op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld. Alsdan vindt waardering van deze activa plaats tegen reële waarde waarbij de mutaties in de reële waarde in de winst- en verliesrekening worden verantwoord onder de waardeveranderingen vastgoed.

Bij ingebruikname worden de activa onder categorie a tegen historische kostprijs overgeboekt naar de

activa ten behoeve van operationele activiteiten en vangt tevens de lineaire afschrijving ten laste van de winst- en verliesrekening aan. De activa onder categorie b worden bij oplevering tegen reële waarde overgeboekt naar vastgoedbeleggingen. Voor de wijze waarop vastgoedbeleggingen verder worden behandeld wordt verwezen naar de afzonderlijke beschrijving van grondslagen voor deze balanspost. Op activa in aanbouw of ontwikkeling in opdracht van derden (categorie c) wordt de percentage of completion methode toegepast. Opbrengsten en kosten uit hoofde van dergelijke activiteiten worden verantwoord onder respectievelijk verkoopopbrengst vastgoed en kostprijs verkoop vastgoed in de winst- en verliesrekening naar rato van het stadium van voltooiing van de projectactiviteiten op de balansdatum.

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

Tot de activa ten behoeve van operationele activiteiten behoren banen, rijbanen, platformen, parkeerterreinen, wegen, gebouwen, installaties en andere vaste bedrijfsmiddelen. Activa ten behoeve van operationele activiteiten worden gewaardeerd tegen historische kostprijs onder aftrek van ontvangen investeringsfaciliteiten, lineaire afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen. Latere uitgaven worden aan de boekwaarde van deze activa toegevoegd indien het waarschijnlijk is dat er toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen vloeien en het bedrag betrouwbaar kan worden bepaald.

De activa ten behoeve van operationele activiteiten worden, met uitzondering van de grond, volgens de lineaire methode afgeschreven. Afschrijving vindt plaats over de gebruiksduur. Deze termijn is onder andere afhankelijk van de aard van het object en de componenten waarin ieder object voor de toepassing van afschrijvingen uiteen valt. De gebruiksduur, evenals de in aanmerking genomen restwaarden worden elk jaareinde geëvalueerd. Het netto resultaat uit hoofde van de verkoop van activa ten behoeve van operationele activiteiten wordt in de winst en verliesrekening verantwoord onder de netto-omzet uit overige activiteiten.

Afschrijvingen

De immateriële activa en activa ten behoeve van operationele activiteiten worden volgens de lineaire methode afgeschreven op basis van onderstaande

afschrijvingstermijnen, die onder andere afhankelijk zijn van de aard van het object. Op goodwill, vastgoedbeleggingen, objecten in aanbouw en op grond wordt niet afgeschreven.

De afschrijvingstermijnen die binnen Schiphol Group worden gehanteerd zijn gebaseerd op de te verwachten gebruiksduur en zijn als volgt:

Immateriële activa

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

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

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

Bijzondere waardeverminderingen

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

Indien de realiseerbare waarde lager is dan de boekwaarde wordt ter hoogte van het verschil een bijzondere waardevermindering in aanmerking genomen in de winst- en verliesrekening en in mindering gebracht op de boekwaarde van het actief. Voorts wordt, voorzover van toepassing, de lineaire afschrijving over de resterende gebruiksduur bijgesteld. Daarnaast kunnen

omstandigheden duiden op de noodzaak tot het terugdraaien van een eerder toegepaste bijzondere waardevermindering. Terugnemen van waardeverminderingen op goodwill ontstaan bij de acquisitie van dochterondernemingen en joint ventures gebeurt niet.

Vastgoedbeleggingen

Vastgoedbeleggingen worden gewaardeerd tegen reële waarde. Dit geldt ook zolang zij nog onderdeel uitmaken van de activa in aanbouw of ontwikkeling, mits de reële waarde op dat moment al op betrouwbare wijze kan worden bepaald. Zolang dit nog niet mogelijk is vindt waardering plaats tegen historische kostprijs. Bij gereedkoming vindt een overboeking tegen reële waarde plaats naar de post vastgoedbeleggingen. Een eventueel verschil tussen de reële waarde en de historische kostprijs wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening onder waardeveranderingen vastgoed.

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

De tot de vastgoedbeleggingen behorende gebouwen worden gewaardeerd op reële waarde die nader gedefinieerd is als marktwaarde in verhuurde staat. Alle objecten in de portefeuille worden minimaal één maal per jaar getaxeerd door onafhankelijke externe taxateurs. De reële waarde waartegen vastgoedbeleggingen in de balans worden gepresenteerd houdt, ter voorkoming van dubbeltellingen, rekening met de in de balans opgenomen huurincentives.

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

Als gevolg van het langlopende karakter van de contracten bestaat onduidelijkheid over de aanwending van de betreffende gronden na afloop van deze contracten. Als gevolg hiervan kan uitsluitend een betrouwbare waarde worden bepaald voor de

eindwaarden indien het erfpachtcontract binnen 20 jaar expireert. De eindwaarde van contracten die na 20 jaar expireren wordt op nihil gewaardeerd.

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

Op vastgoedbeleggingen wordt niet afgeschreven.

Latente belastingen

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

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

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

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

Lease

(a) Classificatie

De activa waarvan de vennootschap of haar dochter-

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

(b) Schiphol Group als huurder in een financiële lease

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

(c) Schiphol Group als huurder in een operationele lease

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

(d) Schiphol Group als verhuurder in een financiële lease

Activa die het onderwerp zijn van een verhuurovereenkomst die classificeert als financiële lease worden in de balans opgenomen als een leasevordering tot een bedrag dat bij aangaan van het contract gelijk is

aan de contante waarde van de minimaal te ontvangen leasebetalingen. De ontvangen lease-termijnen worden op een zodanige manier verdeeld tussen de financieringsbaten en vermindering van de uitstaande vordering, dat gedurende elke periode van de lease een constante periodieke rentevoet (de effectieve rente) op het resterende saldo van de vorderingen wordt getoond.

(e) Schiphol Group als verhuurder in een operationele lease

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

Vorderingen op deelnemingen en leningen

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

Overige financiële belangen

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

overige financiële belang wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de financiële baten en lasten.

Derivaten

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

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

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

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

Overige langlopende vorderingen

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

Activa beschikbaar voor verkoop

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

Handels- en overige vorderingen

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

Liquide middelen

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

Eigen vermogen

(a) Geplaatst kapitaal

Het geplaatste kapitaal omvat de op uitgegeven aandelen gestorte, nominale bedragen.

(b) Agio reserve

De agio reserve omvat de op uitgegeven aandelen gestorte bedragen, voorzover die stortingen de nominale waarde van de betreffende aandelen overschrijden.

(c) Ingehouden winst

De ingehouden winst betreft een cumulatie van het

jaarlijkse netto resultaat (het deel van het resultaat dat toekomt aan de aandeelhouders).

(d) Overige reserves

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

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

Leningen

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

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

Personeelsbeloningen

Inzake personeelsbeloningen is sprake van de volgende indeling:

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

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

(a) Korte termijn personeelsbeloningen

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

(b) Vergoedingen na uitdiensttreding

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

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

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

Voor de toegezegd pensioenregelingen van enkele dochterondernemingen en joint ventures is wel de informatie beschikbaar die noodzakelijk is voor de verantwoording als toegezegd-pensioenregeling. In dat geval wordt in de balans een netto vordering

of verplichting opgenomen die het totaal is van de volgende bedragen:

1. de contante waarde van de brutoverplichting uit hoofde van de toegezegd-pensioenregeling op de balansdatum. Deze verplichtingen worden berekend in overeenstemming met de projected unit credit method. Volgens deze methode wordt de contante waarde van de pensioenverplichtingen bepaald op basis van het aantal actieve dienstjaren tot aan de balansdatum, het geraamde salarisniveau per de verwachte pensioneringsdatum en de markttrente.
2. vermeerderd met enige actuariële winsten (verminderd met enige actuariële verliezen) die nog niet zijn opgenomen in de winst- en verliesrekening. Actuariële winsten en verliezen worden niet in de winst- en verliesrekening verantwoord, tenzij het totaal van deze cumulatieve verschillen en wijzigingen buiten een bandbreedte van 10% van de grootste van de verplichtingen uit hoofde van de regeling of de reële waarde van de bijbehorende beleggingen valt. Het deel dat buiten de bandbreedte valt, wordt ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht over de resterende arbeidsjaren van de deelnemers (corridor methode).
3. verminderd met enige nog niet opgenomen pensioenkosten van verstreken diensttijd. Indien als gevolg van de herziening van pensioenregelingen de verwachte verplichtingen op basis van toekomstige salarisniveaus ten aanzien van reeds verstreken dienstjaren (backservicekosten) toenemen, wordt deze toename niet volledig verantwoord in de periode waarin de rechten verleend worden, maar gespreid over de resterende dienstjaren ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht.
4. verminderd met de reële waarde van eventuele fondsbeleggingen op de balansdatum waaruit de verplichtingen direct moeten worden afgewikkeld.

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

(c) Andere lange termijn personeelsbeloningen

Bij andere lange termijn personeelsbeloningen gaat

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

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

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

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

(d) Ontslagvergoedingen

Ontslagvergoedingen zijn personeelsbeloningen die zijn verschuldigd als gevolg van de beslissing van Schiphol Group om het dienstverband van een werknemer te beëindigen vóór de normale pensioen-datum of de beslissing van een werknemer om in ruil voor een aangeboden vergoeding vrijwillig ontslag te nemen. De Regeling bovenwettelijke uitkering bij werkloosheid is een voorbeeld van een

ontslagvergoeding. De kosten worden volledig in de winst- en verliesrekening tot uitdrukking gebracht bij het nemen van een dergelijke beslissing. De verplichtingen met betrekking tot de ontslagvergoedingen worden gewaardeerd tegen contante waarde.

Overige voorzieningen

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

Overige langlopende verplichtingen

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

Handels- en overige schulden

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

Oordeelsvorming in de toepassing van waarderingsgrondslagen

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

Vorenstaande is vooral van toepassing op de volgende onderwerpen.

Zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap en invloed van betekenis

Zeggenschap is de macht om het financiële en operationele beleid van een entiteit te sturen teneinde voordelen te krijgen uit haar activiteiten. Zeggenschap wordt verondersteld te bestaan indien de moedermaatschappij direct, of indirect via dochteronder-

nemingen, houder is van meer dan de helft van de stemrechten van een entiteit, tenzij, in uitzonderlijke omstandigheden, duidelijk kan worden aangetoond dat deze gehouden stemrechten geen zeggenschap inhouden.

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

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

Het bestaan en effect van potentiële stemrechten die op dat moment uitoefenbaar of converteerbaar zijn,

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

Onderscheid tussen activa voor operationele activiteiten en vastgoedbeleggingen

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

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

Vorenstaande beoordeling wordt uitgevoerd voor ieder afzonderlijk object.

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

Tot de vastgoedbeleggingen behoren niet vastgoed voor (toekomstig) eigen gebruik of vastgoed in

aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van het toekomstige gebruik als vastgoedbelegging.

Kritische veronderstellingen en schattingen

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

Vorenstaande is vooral van toepassing op de volgende onderwerpen.

Bijzondere waardeverminderingen van goodwill en andere vaste activa

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

Teneinde in voornoemde gevallen te kunnen bepalen of daadwerkelijk sprake is van bijzondere waardeverminderingen of de noodzaak tot terugnemen daarvan, wordt de realiseerbare waarde bepaald. Daarbij maakt de directie gebruik van inschattingen en veronderstellingen ten aanzien van de bepaling van

kasstroomgenererende eenheden, de toekomstige kasstromen en de disconteringsvoet. De beoordelingen die hieraan ten grondslag liggen, kunnen van jaar tot jaar verschillen door economische of marktomstandigheden, veranderingen in de bedrijfsomgeving of in de wet- en regelgeving en door andere factoren waar de vennootschap geen invloed op kan uitoefenen. Indien de prognoses voor de realiseerbare waarde moeten worden bijgesteld dan kan dit leiden tot bijzondere waardeverminderingen of (met uitsluiting van waardeverminderingen op goodwill gerelateerd aan dochterondernemingen en joint ventures) terugnemingen daarvan.

Gebruiksduur en restwaarde van activa voor operationele activiteiten

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

Waardering van vastgoed tegen reële waarde

Zoals eerder beschreven wordt de jaarlijkse bepaling van de reële waarde van de grond, verantwoord onder de post vastgoedbeleggingen, uitgevoerd door interne taxateurs. In dat kader zijn de volgende veronderstellingen en schattingen van belang. De beste aanwijzingen voor de reële waarde zijn de gangbare prijzen op een actieve markt voor soortgelijke vastgoedbeleggingen en andere contracten. Bij het ontbreken van dergelijke informatie wordt de reële waarde zelfstandig vastgesteld binnen een bandbreedte van redelijke schattingen van de reële waarde.

Deze schattingen van de reële waarde worden ontleend aan:

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

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

Latente belastingvorderingen

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

Actuariële assumpties voorzieningen personeelsbeloningen

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

Vorderingen en verplichtingen uit hoofde van claims en geschillen

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

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

Management van financiële en belastingrisico's

Financiële risicofactoren

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

Marktrisico

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

(a) Valutarisico

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

Bij de beheersing van het valutarisico met betrekking tot leningen maakt Schiphol Group gebruik van termijncontracten. Het beleid voor de beheersing van het financiële risico is dat vrijwel 100% van de verwachte kasstromen wordt afgedekt. Per 31 december 2009 was van de totale leningen 7,9% in vreemde valuta opgenomen (EUR 120 miljoen nominaal bestaande uit Japanse yen 20 miljard).

Een jaar eerder betrof dit 11,7% van de totale leningen (EUR 198,5 miljoen bestaande uit Japanse yen 25 miljard). Deze posities zijn in overeenstemming met voornoemd beleid volledig afgedekt met behulp van valutaswaps. Een wijziging in de koers van de betreffende vreemde valuta heeft derhalve geen effect op de resultaten uit hoofde van deze leningen. Het effect op het eigen vermogen is tijdelijk (immers slechts voor de duur van de afdekkingstransactie) en relatief klein (gezien de ontwikkeling in het saldo van de reserve afdekkingstransacties van EUR 20,0 miljoen negatief per 31 december 2008 naar EUR 4,7 miljoen negatief per 31 december 2009).

Schiphol Group heeft een aantal strategische investeringen in activiteiten buiten de euro zone, waarvan de netto-investeringen, verantwoord in de balans onder de regels deelnemingen en vorderingen op deelnemingen, te maken hebben met een omrekeningsrisico. De valutapositie die samenhangt met de netto-investeringen van de activiteiten buiten de euro zone van Schiphol Group van in totaal EUR 102,6 miljoen per 31 december 2009 (EUR 74,2 miljoen per 31 december 2008) wordt in overeenstemming met het beleid niet afgedekt, met uitzondering van de hierin begrepen Redeemable Preference Shares die Schiphol Group houdt in Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd. Het valutarisico op deze vordering, met een boekwaarde per 31 december 2009 van EUR 66,5 miljoen (EUR 46,1 miljoen per 31 december 2008), wordt voor wat betreft de nominale waarde van EUR 44,5 miljoen (EUR 43,6 miljoen per 31 december 2008) afgedekt met valutatermijntransacties. De in voornoemde boekwaarde vanaf 31 december 2009 begrepen vordering uit hoofde van rente wordt met ingang van januari 2010 afgedekt. Een wijziging in de koers van de afgedekte vreemde valuta heeft derhalve geen effect op de resultaten uit hoofde van deze vordering. Omrekeningverschillen op de niet afgedekte positie in relatie tot de post deelnemingen worden verantwoord in de reserve omrekeningsverschillen en hebben ook geen directe invloed op het resultaat. Het effect op het eigen vermogen is gering (gezien de ontwikkeling in het saldo van de reserve omrekeningsverschillen van EUR 1,0 miljoen negatief per 31 december 2008 naar EUR 8,5 miljoen per 31 december 2009).

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

(b) Prijsrisico

Prijsrisico betreft het risico dat de waarde van activa en passiva zal schommelen als gevolg van veranderingen in marktprijzen. Schiphol Group heeft vooral te maken met het prijsrisico van terreinen en gebouwen die door Schiphol Group tegen reële waarde worden verantwoord onder 'vastgoedbeleggingen'. Deze reële waarde staat onder invloed van ontwikkelingen in vraag en aanbod en veranderingen in de rentestand en inflatie. Een stijging van het door vastgoedbeleggers geëiste netto aanvangsrendement (NAR) op kantoren en bedrijfsruimten met gemiddeld 10% zal leiden tot een daling van de waarde van onze kantoren en bedrijfsruimten van in totaal circa EUR 74 miljoen. Gezien voornoemde grondslag van waardering en resultaatbepaling is onze winstgevendheid voor belasting in die situatie tot eenzelfde bedrag lager.

Voorts bezit Schiphol Group aandelen waar eveneens sprake is van prijsrisico. Deze aandelen worden tegen reële waarde, ontleend aan de beurskoers van deze aandelen, verantwoord onder de 'overige financiële belangen'. Mutaties in de reële waarde worden verantwoord in de reserve overige financiële belangen, welke onderdeel is van het eigen vermogen. Deze mutaties hebben derhalve geen directe invloed op het resultaat. Het effect op het eigen vermogen is relatief klein gezien de ontwikkeling in het saldo van de reserve overige financiële belangen van EUR 0,4 miljoen negatief per 31 december 2008 naar EUR 0,3 miljoen per 31 december 2009).

(c) Renterisico

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

Reële waarde-renterisico

Het reële waarde-renterisico betreft het risico dat de waarde van een financieel instrument zal schommelen als gevolg van schommelingen in de marktrente. Schiphol Group heeft geen omvangrijke financiële activa die reële waarde-renterisico lopen. Schiphol Group heeft via leningen tegen een vaste rente te maken met het reële waarde-renterisico. Het beleid van Schiphol Group is om ten minste 75% van de geleende gelden op te nemen met een vaste rente, zonodig met gebruikmaking van derivaten. Voor Airport Real Estate Basisfonds CV (AREB CV) geldt een minimum van 60% voor leningen met een vaste of gemaximeerde rente. Per 31 december 2009 bedroeg

voor Schiphol Group het percentage leningen met een vaste rente 98% (per 31 december 2008 94,9%). Voor AREB CV bedroeg dit percentage 65,4% per 31 december 2009 (per 31 december 2008 65,4%). Het is de intentie van het management om leningen aan te houden tot het einde van de looptijd. Waardering vindt dientengevolge plaats tegen geamortiseerde kostprijs. De financiële positie en het resultaat onder vinden zodoende weinig invloed van tussentijdse schommelingen in de reële waarde van leningen.

Kasstroom-renterisico

Het kasstroom-renterisico betreft het risico dat de toekomstige kasstromen van een financieel instrument zullen schommelen als gevolg van veranderingen in de marktrente. Schiphol Group heeft behalve liquide middelen geen omvangrijke financiële activa die een kasstroom-renterisico lopen. Indien de rente die wordt vergoed op deposito's gedurende het jaar 2009 gemiddeld 1% lager zou zijn geweest was de rentebate uit hoofde van deposito's EUR 3 miljoen lager uitgevallen (2008 EUR 2,1 miljoen).

Daarnaast bestaat bij Schiphol Group een kasstroom-renterisico op langlopende leningen tegen een variabele rente. Deze positie wordt beperkt door het beleid van Schiphol Group om, zonodig met gebruikmaking van derivaten, maximaal 25% van de geleende gelden tegen een variabele rente op te nemen, exclusief de leningenportefeuille van Airport Real Estate Basisfonds CV (AREB CV). Voor AREB CV geldt een maximum van 40%. Per 31 december 2009 bedroeg het percentage leningen met een variabele rente voor Schiphol Group 2% en voor AREB CV 34,6% (per 31 december 2008 5,1% respectievelijk 34,6%).

Het kasstroom-renterisico wordt beheerst door het gebruik van renteswaps, waarmee van een variabele rente kan worden overgestapt op een vaste rente, en rentecaps waarmee een eventuele stijging van de rente wordt gemaximeerd. Als onderdeel van een renteswap komt Schiphol Group met een tegenpartij overeen om op vooraf vastgestelde momenten een ruil aan te gaan van het verschil tussen een vast contracttarief en een variabele rente. Dit verschil wordt berekend op basis van de overeengekomen onderliggende hoofdsom. Bij een rentecap wordt de stijging van de variabele rente boven een vooraf afgesproken maximum vergoed door de tegenpartij. Indien de variabele rente gedurende het jaar 2009 gemiddeld 1% hoger zou hebben gelegen was de

rentelast uit hoofde van leningen EUR 1 miljoen hoger uitgevallen (2008 EUR 0,7 miljoen).

Kredietrisico

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

Tegenpartijen van Schiphol Group bij derivaten- en liquiditeiten transacties zijn beperkt tot financiële instellingen met een hoge kredietwaardigheid (minimaal een S&P credit rating in de A categorie) waarbij de netto positie per tegenpartij niet groter mag zijn dan EUR 200,0 miljoen.

De netto positie per 31 december 2009 was maximaal EUR 375 miljoen (per 31 december 2008 maximaal EUR 351 miljoen) en overschreed hiermee tijdelijk de limiet ten aanzien van de netto positie. Deze overschrijding is een gevolg van de tijdelijke omvangrijke overtollige kasmiddelen aan het eind van 2009 als gevolg van vroegtijdige financiering van de financieringsbehoefte van 2010. Daarnaast is ervoor gekozen om deze overtollige kasmiddelen voor het grootste gedeelte bij één financiële instelling (ABN AMRO) te plaatsen in het licht van de onzekerheid met betrekking tot de (toekomstige) kredietwaardigheid van verschillende financiële instellingen, waarbij ABN AMRO in dat kader door de Nederlandse Staat is overgenomen.

Per 31 december 2009 bedraagt de post debiteuren EUR 72,8 miljoen (per 31 december 2008 EUR 99,9 miljoen). Dit bedrag is inclusief een voorziening voor oninbaarheid van EUR 5,8 miljoen (per 31 december 2008 EUR 4,2 miljoen) en ontvangen waarborgsommen van EUR 2,3 (per 31 december 2008 EUR 1,8 miljoen). Vorderingen op debiteuren die failliet zijn of surseance van betaling hebben aangevraagd worden voor 100% voorzien. Dit geldt eveneens voor vorderingen ouder dan 1 jaar en grotere vorderingen jonger dan 1 jaar waarvan wordt verwacht dat deze oninbaar zijn. Het verloop van de voorziening voor oninbaarheid is als volgt:

(in EUR 1.000.000)	2009	2008
Boekwaarde 1 januari	4,2	3,8
Onttrekking in het jaar	- 0,7	- 1,6
Dotatie in het jaar	2,3	2,0
Boekwaarde 31 december	5,8	4,2

De ouderdomsanalyse van debiteuren is als volgt:

(in EUR 1.000.000)	2009	2008
Jonger dan 60 dagen	75,5	96,7
Ouder dan 60 dagen	2,4	7,7
Ouder dan 360 dagen	1,5	1,4
Faillissementen	1,5	0,1
	80,9	105,9
Voorziening oninbaarheid	- 5,8	- 4,2
Ontvangen waarborgsommen	- 2,3	- 1,8
Totaal debiteuren	72,8	99,9

Van de post debiteuren van EUR 80,9 miljoen (vóór aftrek van voorziening oninbaarheid van EUR 5,8 miljoen en ontvangen waarborgsommen van EUR 2,3 miljoen) is een bedrag van EUR 11,1 miljoen vervallen, maar niet voorzien. Deze debiteuren hebben geen historie van wanbetaling, de verwachting is dat zij zullen betalen. De ouderdomsanalyse van deze debiteuren is als volgt:

(in EUR 1.000.000)	2009	2008
Jonger dan 30 dagen	7,4	6,6
Jonger dan 60 dagen	2,1	2,8
Ouder dan 60 dagen	1,6	5,5
	11,1	14,9

Partijen die diensten afnemen van Schiphol Group worden vooraf beoordeeld op kredietwaardigheid. Afhankelijk van de uitkomsten daarvan kunnen van de afnemer bepaalde zekerheden worden verlangd (in de vorm van bankgarantie of waarborgsom) ter beperking van het risico van oninbaarheid. Schiphol Group beschikt per 31 december 2009 over een bedrag van EUR 20,8 miljoen aan bankgaranties en waarborgsommen (per 31 december 2008 EUR 24,1 miljoen). Onder de debiteuren bevinden zich 2 ondernemingen met een individueel saldo groter dan EUR 2,0 miljoen. Eén onderneming, Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. (KLM) heeft een individueel saldo groter dan EUR 10 miljoen.

Liquiditeitsrisico

Liquiditeitsrisico betreft het risico dat Schiphol Group problemen zal hebben om de financiële middelen bijeen te brengen die nodig zijn om te voldoen aan de verbintenissen die verband houden met financiële instrumenten. Zorgvuldig beheer van het liquiditeitsrisico brengt met zich mee dat Schiphol Group voldoende liquide middelen aanhoudt en dat voldoende financieringsruimte voorhanden is, in de vorm van toegezegde (bij voorkeur gecommiteerde) kredietfaciliteiten en het ECP en EMTN programma. In ons financieringsbeleid streven wij voorts naar het reduceren van het herfinancieringsrisico. Korte termijn wordt verwezen naar toelichting 33 inzake leningen waarin vorenstaande ruimte en faciliteiten nader worden toegelicht.

De per 31 december 2009 respectievelijk 31 december 2008 resterende looptijd van de (per saldo) verplichtingen uit hoofde van leasecontracten, leningen en derivaten is als volgt:

(in EUR 1.000)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar
	2009				
Verplichtingen uit hoofde van leningen	1.907.864	60.750	1.847.114	1.272.800	574.314
Financiële lease verplichtingen	117.777	4.368	113.409	16.375	97.034
Financiële lease vorderingen	- 7.489	- 1.967	- 5.522	- 5.522	-
Derivaten verplichtingen	14.302	10.477	3.825	2.923	902
Derivaten vorderingen	- 37.907	-	- 37.907	718	- 38.625
	1.994.547	73.628	1.920.919	1.287.294	633.625

(in EUR 1.000)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar
	2008				
Verplichtingen uit hoofde van leningen	1.695.943	167.431	1.528.512	238.411	1.290.101
Financiële lease verplichtingen	121.564	4.110	117.455	17.797	99.657
Financiële lease vorderingen	- 9.230	- 1.741	- 7.489	- 7.489	-
Derivaten verplichtingen	11.020	7.474	3.546	3.546	-
Derivaten vorderingen	- 49.445	- 7.155	- 42.290	- 121	- 42.169
	1.769.852	170.119	1.599.734	252.144	1.347.589

Alle posten in voorgaand overzicht zijn opgenomen tegen de bedragen waartegen zij ook in de balans worden verantwoord en met het jaartal van aflossing of afwikkeling zoals per post is overeengekomen met de wederpartij. Het beleid van Schiphol Group stelt dat maximaal 25% van de verplichtingen een looptijd korter dan één jaar mag hebben. Per 31 december 2009 bedroeg dit percentage 3,7% (per 31 december 2008 9,6%).

Schatting van de reële waarde

De reële waarde van financiële instrumenten die worden verhandeld op actieve markten (zoals verhandelbare derivaten en effecten beschikbaar voor verkoop) zijn gebaseerd op beurskoersen per balansdatum.

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

methoden en hanteert veronderstellingen gebaseerd op de marktomstandigheden per balansdatum.

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

Verondersteld wordt dat de nominale waarde na aftrek van de geschatte aanpassingen voor handelsdebiteuren en -crediteuren de reële waarde benadert. Voor de informatieverschaffing wordt de reële waarde van de financiële activa en passiva geschat door de toekomstige contractuele kasstromen te verdisconteren tegen de op dat moment gangbare markttrente die voor Schiphol Group voor vergelijkbare financiële instrumenten geldt. Voorts wordt rekening gehouden

met de mogelijkheid van vervroegde aflossingen waarvan de kans dat deze zich zullen voordoen momenteel op nihil wordt ingeschat.

Kapitaalbeheer

De kapitaalstrategie en het dividendbeleid van Schiphol Group voor de lange termijn zijn gericht op verbetering van de aandeelhouderswaarde, bevordering van duurzame groei en behoud van een passende financiële structuur en gedegen kredietwaardigheid, met het oog op de beperkte toegang tot de kapitaalmarkt. Op dit moment heeft Schiphol Group in de kapitaalmarkt uitsluitend toegang tot schuld papier. Hierbij handhaaft Schiphol Group de focus op verdere optimalisatie van haar kapitaalstructuur en kosten van kapitaal.

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

- Funds From Operations (FFO) Interest dekkingsratio, dit betreft de FFO plus rentelasten gedeeld door de rentelasten.
- Leverage, dit betreft rentedragend vreemd vermogen gedeeld door het eigen vermogen plus het rentedragend vreemd vermogen
- Funds From Operations (FFO) / Totale schuld, dit betreft FFO gedeeld door de Totale schuld

Funds from operations is als volgt opgebouwd:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Exploitatieresultaat	187.069	294.141
Afschrijvingen	182.863	172.022
Bijzondere waardeveranderingen	13.235	298
Resultaat uit verkoop materiele vaste activa	- 112	- 22
Overige resultaten uit vastgoed	40.040	- 21.537
Niet kasmutaties langlopende vorderingen	- 190	- 29.565
Niet kasmutaties langlopende verplichtingen	- 4.705	18.969
Mutatie voorzieningen	18.652	- 3.320
Betaalde winstbelasting	- 34.611	- 51.249
Betaalde interest	- 49.386	- 53.705
Ontvangen interest	2.974	14.029
Ontvangen dividend	19.410	7.849
Funds From Operations	375.239	347.910

Bovenstaande Funds From Operations wordt berekend specifiek ten behoeve van de financieringsratio's en wijkt af van de kasstroom uit operationele activiteiten zoals berekend, in overeenstemming met onze grondslagen voor verslaggeving, in het geconsolideerde kasstroomoverzicht.

De totale schuld is als volgt opgebouwd:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Langlopende verplichtingen		
Leningen	1.847.114	1.528.512
Lease verplichtingen	113.409	117.454
Kortlopende verplichtingen		
Leningen	60.750	167.431
Lease verplichtingen	4.368	4.110
Totale schuld	2.025.641	1.817.507

Vreemd vermogen bestaat, in het kader van kapitaalbeheer, uit de langlopende en kortlopende verplichtingen zoals opgenomen in de totale schuld.

Eigen vermogen is, in het kader van kapitaalbeheer, gelijk aan het eigen vermogen in de geconsolideerde balans. Per 31 december 2009 bedroeg het eigen vermogen EUR 2.975,4 miljoen (per 31 december 2008 EUR 2.886,6 miljoen).

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

	2009	2008
FFO / Totale schuld	18,5%	19,1%
Leverage	40,5%	38,6%

De FFO / Totale schuld is afgenomen van 19,1% in 2008 tot 18,5% in 2009. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat de totale schuld sterker is toegenomen dan de FFO.

De leverage is toegenomen van 38,6% in 2008 naar 40,5% in 2009, eveneens doordat de totale schuld sterker is toegenomen dan het eigen vermogen.

De FFO Interest dekkingsratio wordt berekend door de FFO vermeerderd met de rentelasten uit hoofde van leningen en leaseverplichtingen van EUR 111,8 miljoen in 2009 (EUR 63,2 miljoen in 2008) te delen door die rentelasten. Zodoende bedroeg de FFO Interest dekkingsratio over 2009 4,4x (over 2008 6,5x).

De ratio's per 31 december 2009 passen in het beleid van Schiphol Group om een single A credit rating (S&P) te handhaven.

Fiscale risicofactoren

Door de combinatie van uiteenlopende activiteiten heeft Schiphol Group te maken met veel verschillende belastingen. Het beheerprogramma voor de hieraan gerelateerde fiscale risico's (ook wel genoemd het tax control framework) maakt deel uit van het totale risicobeheerprogramma van Schiphol Group. In dat kader zijn fiscale risico's in kaart gebracht en wordt de interne beheersing bewaakt. Het fiscale risicobeheer wordt gefaciliteerd door de centrale control-afdeling (Corporate Control) en valt onder goedgekeurd beleid van de directie. Dit beleid heeft voorts als uitgangspunt dat Schiphol Group een betrouwbare belastingbetaler wil zijn op basis van een professioneel uitgevoerde tax compliance. Daarnaast wil Schiphol Group een beredeneerde tax planning ontwikkelen en implementeren.

Algemeen fiscaal risico voor Schiphol Group is het tijdig en volledig indienen van belastingaangiften en afdragen van betreffende belastingen, het voldoen aan alle fiscale wet- en regelgeving en verslaggevingsregels specifiek met betrekking tot winstbelasting. Activiteiten in het buitenland geven aanleiding tot een verhoogd risico gezien afwijkende lokale fiscale wetgeving. Voor Schiphol Group is dit risico beperkt, aangezien een groot deel van onze activiteiten zich in Nederland afspelen.

Segmentinformatie

Schiphol Group onderkent veertien operationele segmenten die voor rapportage doeleinden worden samengevoegd tot negen reporting segmenten.

De business area Aviation heeft Amsterdam Airport Schiphol als werkterrein en levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen, passagiers en afhandelingmaatschappijen. De business area Aviation is onderverdeeld in de reporting segmenten Aviation en Security. Omzetbronnen voor Aviation zijn voornamelijk havengelden (vliegtuig- en passagiersgerelateerde vergoedingen) en concessie-inkomsten (van oliemaatschappijen voor de levering van vliegtuigbrandstof). Omzetbron voor Security betreft havengelden (beveiligingsgerelateerde vergoedingen). De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) houdt toezicht op de tarieven en rendementen.

De activiteiten van de business area Consumers bestaan uit het uitgeven en managen van concessies voor winkels en horecagelegenheden (reporting segment concessies met omzet uit concessies en verhuur van winkelruimten), het exploiteren van autoparkeerterreinen (reporting segment parkeren met omzet uit parkeergelden) en het exploiteren van winkels, het aanbieden van mogelijkheden om te adverteren op Amsterdam Airport Schiphol en managementcontracten op luchthavens buiten Nederland (reporting segment consumers overige met omzet uit respectievelijk winkelverkoop, verhuur van reclameruimte en management fees).

De business area Real Estate, tevens reporting segment, ontwikkelt, beheert, exploiteert en belegt in vastgoed op en rondom luchthavens in binnen- en buitenland. Het grootste deel van de portefeuille met zowel operationeel als commercieel vastgoed bevindt

zich op en rond Amsterdam Airport Schiphol. Omzetbronnen zijn: inkomsten uit de ontwikkeling en verhuur van terreinen en gebouwen. Daarnaast draagt de business area bij aan het groepsresultaat via overige resultaten uit hoofde van vastgoed (verkoopresultaat, waardeveranderingen van terreinen en gebouwen en uitgifte van erfpachten).

Onder de business area Alliances & Participations vallen de reporting segmenten binnenlandse luchthavens, buitenlandse luchthavens en overige dochters. Omzet van de binnenlandse luchthavens bestaat voornamelijk uit havengelden en parkeergelden van de regionale luchthavens Rotterdam, Eindhoven en Lelystad. De participaties in buitenlandse luchthavens dragen bij aan het groepsresultaat door middel van resultaat, performance fees en dividenden via resultaat deelnemingen, rentebaten en via intellectual property fees. Hieronder vallen onder meer de participaties in Aéroports de Paris S.A., Brisbane Airport Corporation Ltd en JFK IAT LLC. Tot de overige dochters behoren onder meer Schiphol Telematics en Utilities. Schiphol Telematics levert telecomdiensten aan bedrijven op en rond de luchthaven. In Utilities worden omzetten verantwoord voor het transport van elektriciteit en gas en de levering van water.

Samenwerkingsverbanden die eenduidig onder één business area vallen, zijn toegerekend aan de reporting segmenten van die business area. Alle overige samenwerkingsverbanden vallen onder de reporting segmenten van de business area Alliances & Participations. Kosten van concern overhead worden aan de bedrijfssegmenten grotendeels toegerekend op basis van hun relatieve aandeel in de kosten van Schiphol Group.

De verplichtingen en de financiële baten en lasten worden door de Directie en de centrale treasury-afdeling op groepsniveau beoordeeld en niet op het niveau van reporting segmenten. Transacties tussen de reporting segmenten vinden plaats at *arm's length*.

Aangezien een zeer belangrijk deel van de huidige activiteiten van Schiphol Group zich concentreert in Nederland (99,2% van de geconsolideerde omzet in 2009) wordt geen geografische informatie over onze bedrijfsactiviteiten weergegeven. Circa 34% van de omzet (in 2008 32%) heeft betrekking op één externe klant waarbij deze omzet voornamelijk gegenereerd wordt in de business area Aviation.

Segmentinformatie (vervolg)

2009 (in EUR 1.000)						Real Estate	Alliances & Participations			Totaal
	Aviation		Consumers				Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen	
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige					
Omzet	441.183	246.433	126.428	79.402	78.608	171.817	4.922	49.346	88.301	1.286.440
Intercompany omzet	- 8.835	- 4.615	- 18.948	- 1.551	- 419	- 36.930	- 1.921	- 259	- 59.116	- 132.594
Netto omzet	432.348	241.818	107.480	77.851	78.189	134.887	3.001	49.087	29.185	1.153.846
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-	-	-	-	-	- 39.391	-	- 744	-	- 40.135
Afschrijvingen	- 104.502	- 23.643	- 15.123	- 5.905	- 2.654	- 18.283	- 9	- 4.552	- 8.192	- 182.863
Bijzondere waardeveranderingen	- 2.388	-	- 6.250	- 1.005	-	- 3.502	-	- 90	-	- 13.235
Kosten organisatieaanpassing	- 11.973	- 7.881	- 1.532	- 1.578	- 1.305	- 3.124	- 174	- 1.471	- 2.240	- 31.278
Exploitatie resultaat	40.311	4.837	72.251	29.939	1.315	29.049	- 769	3.988	6.148	187.069
Resultaat deelnemingen*	778	-	-	-	-	2.295	31.117	-	- 574	33.616
Totaal activa	2.193.209	265.911	144.394	127.001	12.602	1.813.405	810.922	92.198	68.170	5.527.812
Totaal vaste activa (excl winstbelasting)	1.801.400	218.407	118.599	104.313	10.351	1.489.447	666.054	75.876	56.911	4.541.358
Deelnemingen en overige financiële belangen	2.988	-	-	-	-	32.470	593.807	-	7.859	637.124
Investerings	105.190	38.165	9.272	5.456	1.021	43.133	- 78	4.319	8.260	214.738

2008 (in EUR 1.000)						Real Estate	Alliances & Participations			Totaal
	Aviation		Consumers				Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen	
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige					
Omzet	424.828	230.043	144.638	87.786	91.206	172.219	4.827	49.867	82.050	1.287.464
Intercompany omzet	- 9.515	- 5.612	- 20.394	- 1.298	- 115	- 37.053	- 2.072	- 202	- 57.252	- 133.513
Netto omzet	415.313	224.431	124.244	86.488	91.091	135.166	2.755	49.665	24.798	1.153.951
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-	-	-	-	-	19.284	-	- 228	-	19.056
Afschrijvingen	- 101.514	- 17.573	- 16.985	- 5.737	- 2.149	- 17.448	- 14	- 4.597	- 6.005	- 172.022
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	-	- 251	-	- 47	-	- 298
Kosten organisatieaanpassing	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exploitatie resultaat	47.336	3.655	95.223	38.675	4.315	92.872	- 884	3.228	9.721	294.141
Resultaat deelnemingen*	644	-	-	-	-	4.106	11.371	-	391	16.512
Totaal activa	2.164.040	222.202	157.457	121.863	14.528	1.824.200	745.082	91.535	68.431	5.409.338
Totaal vaste activa (excl winstbelasting)	1.817.676	186.638	132.255	102.359	12.202	1.532.229	625.828	76.885	57.482	4.543.554
Deelnemingen en overige financiële belangen	2.742	-	-	-	-	37.072	573.619	-	8.428	621.861
Investerings	163.097	53.070	12.808	3.777	5.021	93.298	6.774	98	11.909	349.852

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

Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening

1. Netto-omzet

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

2009 (in EUR 1.000)	Aviation					Consumers					Real Estate	Alliances & Participations			Totaal
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige	Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen							
Havengelden	405.857	240.100	-	-	-	-	-	30.904	-	-	676.861				
Concessies	11.149	-	93.128	3.335	1.356	976	-	2.342	-	-	112.286				
Verhuringen	-	-	13.971	188	-	126.419	-	2.996	-	-	143.574				
Autoparkeergelden	-	-	-	70.529	-	1.555	-	8.939	-	-	81.023				
Winkelverkopen	-	-	-	-	53.376	-	-	-	-	-	53.376				
Overige activiteiten	15.342	1.718	381	3.799	23.457	5.937	3.001	3.906	29.185	-	86.726				
	432.348	241.818	107.480	77.851	78.189	134.887	3.001	49.087	29.185	-	1.153.846				

2008 (in EUR 1.000)	Aviation					Consumers					Real Estate	Alliances & Participations			Totaal
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige	Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen							
Havengelden	390.236	222.918	-	-	-	-	-	30.979	-	-	644.133				
Concessies	11.790	-	110.711	-	1.599	1.918	-	2.542	-	-	128.560				
Verhuringen	-	-	13.463	84	-	123.150	-	3.060	-	-	139.757				
Autoparkeergelden	-	-	-	81.564	-	1.277	-	8.786	-	-	91.627				
Winkelverkopen	-	-	-	-	64.163	-	-	-	-	-	64.163				
Overige activiteiten	13.287	1.513	70	4.840	25.329	8.821	2.755	4.298	24.798	-	85.711				
	415.313	224.431	124.244	86.488	91.091	135.166	2.755	49.665	24.798	-	1.153.951				

Havengelden

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

De verplichte verrekening over de jaren 2005 en 2006 had een negatief effect van EUR 31 miljoen op de netto-omzet in 2008.

Voor het boekjaar 2007 heeft verrekening plaatsgevonden in de tarieven die van toepassing waren vanaf 1 april 2009. Voor het reporting segment Aviation betrof dit een teruggave van havengelden van EUR 3,1 miljoen.

Voor het reporting segment Security betrof dit een vordering van havengelden van EUR 4,2 miljoen.

Voor het boekjaar 2008 wordt de verrekening van havengelden opgenomen in de tarieven die van toepassing zijn vanaf 1 april 2010. Voor het reporting segment Aviation betreft dit een vordering van havengelden van EUR 0,8 miljoen. Voor het reporting segment Security betreft dit een teruggave van EUR 4,2 miljoen.

De opbrengsten uit havengelden bestaan uit de volgende vergoedingen:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Vliegtuigerelateerde vergoedingen	178.187	177.893
Passagiersgerelateerde vergoedingen	236.338	223.448
Beveiligingsheffing	254.026	235.866
Vliegtuigparkeergelden	8.310	6.926
	676.861	644.133

Concessies

Schiphol Group heeft binnen het reporting segment Concessies in totaal 94 lopende concessie contracten (2008: 101 concessie contracten) met betrekking tot de uitoefening van diverse commerciële activiteiten op de luchthaven Schiphol.

Een concessieovereenkomst houdt in dat het niet-exclusieve recht wordt verleend aan een concessionaris op de daartoe door Schiphol Group aangewezen locatie tot exploitatie en beheer van een commerciële activiteit (outlet). De concessievergoeding wordt conform een vastgestelde staffel berekend als percentage van de omzet van de concessionaris. In een afzonderlijke overeenkomst wordt aan de concessionaris een ruimte ter beschikking gesteld. De concessionaris betaalt hiervoor een vaste huur. De looptijd van de concessiecontracten is gemiddeld 3 tot 5 jaar. Per balansdatum is circa 60% van de concessiecontracten voor een resterende looptijd van korter dan 3 jaar vastgelegd (2008 circa 63%), circa 24% van de concessiecontracten voor tussen de 3 en de 5 jaar (2008 circa 22%) en circa 16% van de concessiecontracten voor langer dan 5 jaar (2008 circa 15%).

De omzet uit concessies in het reporting segment Aviation van EUR 11,1 miljoen (in 2008 EUR 11,8 miljoen) en het reporting segment Parkeren van EUR 3,3 miljoen betreft concessie contracten met betrekking tot de levering door derden van brandstof aan luchtvaartmaatschappijen en het gebruik van voorrijwegen door taxidiensten respectievelijk autoverhuur.

Verhuringen

De samenstelling van de verhuringen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Vastgoedbeleggingen gebouwen, inclusief servicekosten	58.735	56.511
Vastgoedbeleggingen terreinen	23.893	24.708
Operationeel onroerend goed, inclusief servicekosten	60.946	58.538
	143.574	139.757

De gemiddelde bezettingsgraad voor gebouwen in verhuur bedroeg in het reporting segment Real Estate 89,6% in 2009 (92,2% in 2008). De bezettingsgraad per 31 december 2009 bedraagt voor het reporting segment Real Estate 89,4% (91,4% per 31 december 2008).

Het percentage van alle verhuurcontracten (in opbrengsten uit verhuringen gemeten) dat binnen één jaar afloopt bedraagt circa 7% (2008 circa 6%), tussen 1 jaar en 5 jaar circa 45% (2008 circa 47%) en na 5 jaar circa 48% (2008 circa 47%).

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

(in EUR 1.000)	2009	2008
Verhuurde gebouwen	37.889	38.856
Leegstaande gebouwen	5.218	3.420
	43.107	42.276

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

Autoparkeergelden

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

(in EUR 1.000)	2009	2008
Parkeren op de locatie Schiphol:		
Kort parkeren	34.728	43.499
Lang parkeren	20.337	23.887
Overig publieksparkeren	4.017	3.850
Gevestigde bedrijven	13.002	11.605
	72.084	82.841
Parkeren op andere locaties	8.939	8.786
	81.023	91.627

De opbrengsten uit parkeren op andere locaties betreffen Rotterdam, Eindhoven en Lelystad en worden verantwoord in het reporting segment Binnenlandse luchthavens.

Winkelverkopen

De omzet uit winkelverkopen in 2009 ad EUR 53,4 miljoen (2008 EUR 64,2 miljoen) betreft de opbrengsten uit verkoopactiviteiten drank, tabak en chocolade. De aan deze omzet gerelateerde inkoopwaarde ad EUR 27,8 miljoen (2008 EUR 36,0 miljoen) wordt verantwoord op de regel 'Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten' onder de bedrijfslasten.

Overige activiteiten

De opbrengsten uit overige activiteiten kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Reclame	16.193	18.064
Diensten en werkzaamheden derden	24.887	23.870
Electriciteit, gas en water	6.464	6.744
Andere bedrijfsbaten	26.483	25.060
Diversen	12.698	11.973
	86.725	85.711

2. Resultaat uit verkoop vastgoed

De verkoopopbrengst van vastgoed van EUR 0,9 miljoen betreft een deel van de ongerealiseerde winst op inbreng van grond in onze deelneming Schiphol Logistics Park C.V. die door verkoop van de betreffende grond door de deelneming nu gerealiseerd is. De kostprijs verkoop vastgoed van EUR 0,8 miljoen betreft kostprijs aanpassingen van enkele gebouwen in Italië die in het verleden direct na oplevering zijn verkocht.

3. Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

De samenstelling van de waardeveranderingen vastgoedbeleggingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Nieuwe uitgifte erfpachtcontracten	216	26.743
Aankoop en oplevering gebouwen	2.580	20.100
Toekennen eindwaarde erfpachten	- 984	800
Marktwaardeaanpassing	- 41.947	- 28.587
	- 40.135	19.056

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

Vastgoed in ontwikkeling wordt verantwoord tegen reële waarde, mits deze op betrouwbare wijze kan worden bepaald. Een verandering van de waarde wordt verantwoord op deze regel onder de waardeveranderingen vastgoedbeleggingen, evenals waardeveranderingen die het gevolg zijn van verbouwingen van bestaande objecten (welke recent kunnen zijn aangekocht) waardoor deze onder betere condities kunnen worden verhuurd wat een stijging van de reële waarde tot gevolg heeft.

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

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

4. Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

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

(in EUR 1.000)	2009	2008 *
Schoonhouden	28.056	29.197
Beveiligingsactiviteiten	167.989	164.409
Overige uitbestedingen	69.963	69.667
Onderhoud	67.854	65.367
Energie en water	28.453	25.095
Inkoopwaarde winkerverkopen	27.822	35.985
Inhuur extern personeel	21.707	30.252
Assurantiën	22.705	22.890
Commerciële en relationele kosten	23.754	23.020
Andere externe kosten	50.754	54.722
	509.057	520.604

* Vergelijkende cijfers zijn aangepast

De andere externe kosten betreffen onder meer algemene kosten, lease en huurkosten, kosten in samenhang met investeringen en advieskosten.

Per 31 december 2009 bestonden (niet in de balans opgenomen) verplichtingen uit hoofde van langlopende contracten voor beveiliging, onderhoud, schoonhouden en dergelijke tot een bedrag van EUR 544,6 miljoen (per 31 december 2008 EUR 613,7 miljoen). De omvang van deze verplichtingen wordt vooral veroorzaakt door contracten voor 5 jaar (2007 tot en met 2011) in het kader van beveiliging met een waarde van EUR 408,4 miljoen.

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

(in EUR 1.000)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar	
Verplichtingen uit hoofde van huur en lease contracten	53.927	10.627	43.300	17.912	25.388

Accountantshonoraria

Onder de andere externe kosten zijn de volgende bedragen aan accountantshonoraria opgenomen.

(in EUR 1.000)	2009	2008
Controle van de jaarrekening	649	667
Overige controle werkzaamheden	775	642
Fiscale advisering	50	66
Andere niet-controlediensten	262	660
	1.736	2.035

Bovenstaande honoraria betreffen de werkzaamheden die bij de vennootschap en de in de consolidatie betrokken maatschappijen zijn uitgevoerd door de accountantsorganisatie zoals bedoeld in art. 1, lid 1 Wta (Wet toezicht accountantsorganisaties) en de in rekening gebrachte honoraria van het gehele netwerk waartoe de accountantsorganisatie behoort. De honoraria van PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. betreffen EUR 1,5 miljoen (in 2008: EUR 1,7 miljoen) en de werkzaamheden verricht door andere onderdelen van het PwC netwerk bedragen EUR 0,2 miljoen (in 2008 EUR 0,3 miljoen).

De andere niet controle-diensten hebben in 2009 voornamelijk betrekking op werkzaamheden inzake de IT organisatie en projecten organisatie. In 2008 betrof dit met name de acquisitie van het 8% belang in Aéroports de Paris S.A.

5. Personeelsbeloningen

De samenstelling van de personeelsbeloningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Korte termijn personeelsbeloningen		
Salarissen	150.527	146.708
Sociale lasten	12.431	11.949
Activering interne uren	- 13.371	- 14.099
	149.587	144.558
Vergoedingen na uitdiensttreding		
Pensioenlasten (toegezegde bijdrageregelingen)	18.710	18.619
Pensioenlasten (toegezegd-pensioenregelingen)	1.226	1.360
Vervroegde uitdiensttreding	1.676	2.116
Vergoeding ziektekosten na pensionering	-	- 600
	21.612	21.495
Andere lange termijn personeelsbeloningen		
Jubileumuitkeringen	1.299	460
Variabele beloning (lange termijn)	685	1.069
Overige personeelsbeloningen	98	200
	2.082	1.729
Ontslagvergoedingen	1.306	544
Overige personeelskosten	11.914	14.067
Totaal personeelsbeloningen	186.501	182.393

Het gemiddelde aantal personeelsleden, op basis van fulltime equivalenten, werkzaam bij N.V. Luchthaven Schiphol en haar dochterondernemingen was in 2009 2.496 (2008: 2.506).

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

Voor een nadere toelichting bij de kosten uit hoofde van vergoedingen na uitdiensttreding, andere langere termijn personeelsbeloningen en ontslagvergoedingen wordt verwezen naar toelichting 35 inzake personeelsbeloningen.

Voor een uiteenzetting van de bezoldigingen van commissarissen en directie ingevolge art 2:383c BW wordt verwezen naar het hoofdstuk Gerelateerde partijen.

6. Afschrijvingen

De samenstelling van de afschrijvingen is als volgt:

(in EUR 1.000)

	2009	2008
Immateriële activa		
Contract gerelateerde activa	5.492	4.800
Ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	3.001	5.742
Software licenties	1.509	2.166
	10.002	12.708

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

Banen, rijbanen en platformen	21.524	21.083
Terreinen en wegen	11.004	10.729
Gebouwen	31.380	28.671
Installaties	81.010	70.567
Overige vaste bedrijfsmiddelen	25.894	25.331
	170.812	156.381

Afschrijvingen inzake desinvesteringen 2.049 2.933

Totaal afschrijvingen 182.863 172.022

7. Bijzondere waardeverminderingen

De samenstelling van de bijzondere waardeverminderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)

	2009	2008
Immateriële activa		
Contract gerelateerde activa	6.250	-
Goodwill	-	251

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

Overige vaste bedrijfsmiddelen	88	47
--------------------------------	----	----

Activa in aanbouw of ontwikkeling

Activa in aanbouw ten behoeve van operationele activiteiten	6.897	-
---	-------	---

Totaal bijzondere waardeverminderingen 13.235 298

Naar aanleiding van een verslechterde verkoopprognose drank en tabak door ondermeer een afname in passagiersaantallen en -bestedingen is een bijzondere waardevermindering toegepast op de contract gerelateerde activa die wij begin 2007 hebben overgenomen van KLM Tax Free Services. De boekwaarde is daarbij met EUR 6,3 miljoen verlaagd.

De bijzondere waardevermindering van goodwill van EUR 0,3 miljoen in 2008 betreft Villa Carmen B.V.. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 15 inzake de immateriële activa.

In verband met de op korte en middellange termijn geprognosticeerde verliezen en negatieve operationele kasstromen is in 2009 EUR 0,088 miljoen (in 2008 EUR 0,047 miljoen) op de activa van Lelystad Airport afgewaardeerd.

De bijzondere waardedaling van de activa in aanbouw voor operationele activiteiten van EUR 6,9 miljoen betreffen kosten voor projecten die geen doorgang meer vinden.

8. Organisatie aanpassing

In januari 2009 heeft de directie, gezien de noodzaak van aanpassingen in onze organisatie en kostenstructuur door gewijzigde concurrentieomstandigheden, besloten tot een herijking van de strategie van Schiphol Group. De huidige economische crisis heeft de noodzaak van een snelle invoering van de bijgestelde strategie vergroot. Op 18 mei 2009 is met de betrokken vakorganisaties een sociaal plan overeengekomen in relatie tot de personele en organisatorische consequenties die van de invoering van de bijgestelde strategie het gevolg zullen zijn. In juni 2009 heeft de ondernemingsraad een positief advies afgegeven bij de voorgenomen organisatieaanpassing, waaraan vervolgens met ingang van 1 juli 2009 daadwerkelijk uitvoering wordt gegeven. Het sociaal plan voorziet onder meer in de inrichting van een mobiliteitscentrum, individuele vertrekregelingen en compensatie bij uitbesteding van werkzaamheden. De gezamenlijke kosten hiervan bedragen EUR 31,3 miljoen.

9. Overige bedrijfskosten

Onder de overige bedrijfskosten worden diverse bedrijfskosten verantwoord. In 2009 zijn, net als in 2008, geen bijzondere posten opgenomen.

10. Financiële baten en -lasten

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

(in EUR 1.000)

	2009	2008
Interestlasten		
Leningen	- 102.057	- 53.389
Lease verplichtingen	- 9.705	- 9.852
	- 111.762	- 63.241
Interestbaten		
Liquide middelen	3.365	8.594
Vorderingen op deelnemingen	5.025	4.483
Leasevorderingen	1.242	1.382
Geactiveerde bouwrente	8.243	5.119
Heffingsrente	847	1.091
Overige	405	817
	19.127	21.486
Overige financiële resultaten		
Koersverschillen vorderingen op deelnemingen	635	75
Koersverschillen liquide middelen	- 326	- 397
Koersverschillen overige activa en passiva	- 726	- 491
Derivaten	1.473	- 11.500
Dividend overige financiële belangen	410	460
Overige	- 59	- 74
	1.407	- 11.927
Totaal financiële baten en lasten	- 91.228	- 53.682

Nadat in september 2006 de vaststellingsovereenkomst werd gesloten met de Belastingdienst over de fiscale openingsbalans per 1 januari 2002 kon worden overgegaan tot het opstellen van herziene aangiften vanaf het boekjaar 2002. Over de hieruit voortvloeiende te ontvangen bedragen aan winstbelasting is heffingsrente te vorderen. In 2008 en 2009 is hierdoor heffingsrente ontvangen terzake van de aangiften over oudere jaren.

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

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

Het op deze langlopende vordering aanwezige vreemde valuta risico wordt echter voor wat betreft de nominale waarde (en met ingang van 2010 ook voor wat betreft de bijgeboekte rente) afgedekt gebruik makend van jaarlijkse termijntransacties. Met de aangegeven transacties wordt de positie in Australische dollars gehedged naar de euro. De afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde een kasstroomafdekking. De koersverschillen over het verschil tussen de geamortiseerde kostprijs en nominale waarde (en tot en met 2009 de koersverschillen over de bijgeboekte rente) worden verantwoord in de winst- en verliesrekening. De overige koersverschillen worden verantwoord in de reserve afdekkingstransacties.

Op 14 september 2008 heeft Schiphol Group een swap contract, welke zij bij Lehman Brothers was aangegaan in relatie tot de afdekking van valutarisico, vroegtijdig moeten opzeggen. Onder de post derivaten is uit dien hoofde begrepen een eenmalige last van EUR 9,5 miljoen in 2008. In 2009 heeft Schiphol Group de claim die zij in dit kader bij Lehman Brothers heeft neergelegd verkocht aan een externe partij. De opbrengst van EUR 2,5 miljoen is in 2009 eveneens begrepen onder de post derivaten.

11. Resultaat deelnemingen

Onder het resultaat deelnemingen wordt het aandeel in de resultaten van niet in de consolidatie betrokken deelnemingen verantwoord, waaronder Aéroports de Paris S.A. (ADP), Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd (BACH) en JFK IAT LLC. De bijdrage van ADP aan het financiële resultaat van Schiphol Group over 2009 betreft een bate van EUR 23,6 miljoen, inclusief de effecten van de verschillen in grondslagen van waardering en resultaatbepaling met betrekking tot voornamelijk vastgoed. De resultaten van ADP zijn door het management van Schiphol Group geschat op basis van publiek bekende informatie.

12. Winstbelasting

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

(in EUR 1.000)	2009	2008
Resultaat voor belastingen	122.780	250.646
Resultaat deelnemingen *	- 25.386	- 6.719
	97.394	243.927
Nominale tarief voor de winstbelasting	25,5%	25,5%
Winstbelasting berekend tegen het nominale tarief	24.835	62.201
Afwijkend tarief buitenlandse deelnemingen	1.472	3.243
Resultaat samenhangend met beheer buitenlandse deelnemingen	-	8
Winstbelasting vóór eenmalige effecten	26.307	65.452
Effectieve belastingdruk vóór eenmalige effecten	27,0%	26,8%
Vrijval van kortlopende verplichtingen winstbelasting	- 3.090	- 1.684
Vrijval in actieve en passieve belastinglatenties	- 234	-
Bijstellen initiële verwerking vaststellingsovereenkomst fiscale openingsbalans	- 32.912	-
Winstbelasting in de winst- en verliesrekening	- 9.929	63.768
Effectieve belastingdruk inclusief eenmalige effecten	- 10,2%	26,1%

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

In 2009 geeft een bijstelling van de initieel in 2006 verwerkte effecten van de met de belastingdienst gesloten vaststellingsovereenkomst over de fiscale openingsbalans per 1 januari 2002 aanleiding tot een eenmalige belastingbate van EUR 32,9 miljoen. Voorts was in 2009 sprake van een eenmalige vrijval in kortlopende belastingverplichtingen van EUR 3,1 miljoen, onder meer naar aanleiding van de in dat jaar ingediende belastingaangifte over 2007.

In 2008 was sprake van een eenmalige vrijval van EUR 1,7 miljoen naar aanleiding van de in dat jaar ingediende belastingaangifte over 2006. De effectieve belastingdruk over 2009 bedroeg -10,2% als gevolg van voornoemde eenmalige belastingbate. Over 2008 bedroeg de effectieve belastingdruk nog 26,1%, nagenoeg gelijk aan het nominale tarief van 25,5%

De belasting effecten van de mutaties direct in het eigen vermogen zijn als volgt:

(in EUR 1.000)	Voor belasting	Belasting	Na belasting
Omrekeningsverschillen	9.487	-	9.487
Waardemutaties afdekkingstransacties	16.946	- 1.763	15.183
Waardemutaties overige belangen	641	-	641
Totaal niet gerealiseerd resultaat 2009	27.074	- 1.763	25.311
Omrekeningsverschillen	- 969	-	- 969
Waardemutaties afdekkingstransacties	- 10.521	- 11.889	- 22.410
Waardemutaties overige belangen	- 9.922	-	- 9.922
Totaal niet gerealiseerd resultaat 2008	- 21.412	- 11.889	- 33.301

13. Resultaat toekomend aan minderheidsaandeelhouders

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

14. Winst per aandeel

De winst per aandeel wordt als volgt berekend:

	2009	2008
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat x EUR 1)	132.123.000	186.876.000
Gemiddeld aantal gedurende het boekjaar uitstaande aandelen	186.147	172.496
Winst per aandeel (x EUR 1)	710	1.083

Momenteel is geen sprake van, uit hoofde van opties of converteerbare vermogensinstrumenten, potentieel uit te geven aandelen die tot verwatering van de winst per aandeel zouden kunnen leiden.

Toelichting op de geconsolideerde balans

15. Immateriële activa

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

(in EUR 1.000)	Goodwill	Contract gerelateerde activa	Ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	Software licenties	Software in ontwikkeling	Totaal
Samenstelling 31 december 2007						
Aanschaffingswaarde	7.591	24.000	18.564	7.612	8.777	66.544
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 5.099	- 4.800	- 10.199	- 4.724	-	- 24.822
Boekwaarde	2.492	19.200	8.365	2.888	8.777	41.722
Specificatie van mutaties in 2008						
Investeringen	-	3.884	-	-	14.425	18.309
Opleveringen	-	-	4.830	2.539	- 7.369	-
Afschrijvingen	-	- 4.800	- 5.742	- 2.166	-	- 12.708
Bijzondere waardeverminderingen	- 251	-	-	-	-	- 251
Desinvesteringen	-	-	- 77	-	-	- 77
Totaal mutaties in het boekjaar	- 251	- 916	- 989	373	7.056	5.273
Samenstelling 31 december 2008						
Aanschaffingswaarde	7.591	27.884	23.317	10.151	15.833	84.776
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 5.350	- 9.600	- 15.941	- 6.890	-	- 37.781
Boekwaarde	2.241	18.284	7.376	3.261	15.833	46.995
Specificatie van mutaties in 2009						
Investeringen	-	-	-	11	11.387	11.398
Opleveringen	-	-	7.330	3.973	- 11.303	-
Afschrijvingen	-	- 5.492	- 3.001	- 1.509	-	- 10.002
Bijzondere waardeverminderingen	-	- 6.250	-	-	-	- 6.250
Desinvesteringen	-	-	- 11	- 9	-	- 20
Totaal mutaties in het boekjaar	-	- 11.742	4.318	2.466	84	- 4.874
Samenstelling 31 december 2009						
Aanschaffingswaarde	7.591	27.884	30.636	14.126	15.917	96.154
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 5.350	- 21.342	- 18.942	- 8.399	-	- 54.033
Boekwaarde	2.241	6.542	11.694	5.727	15.917	42.121

De per 31 december 2009 onder immateriële activa aanwezige goodwill heeft betrekking op Schiphol Telematics B.V. (EUR 0,8 miljoen) en Villa Carmen B.V. (EUR 1,4 miljoen).

Schiphol Group heeft in 2001 een additioneel belang verworven van 16,66% in Schiphol Telematics B.V.. De boekwaarde van de aan Schiphol Telematics B.V. gerelateerde goodwill is ultimo 2009 getoetst op bijzondere waardevermindering. De bedrijfswaarde van de betreffende kasstroomgenererende eenheid is berekend op basis van gegevens uit haar businessplan 2010-2014 en een disconteringsvoet van 7%. De toets gaf geen aanleiding tot het doorvoeren van een bijzondere waardevermindering.

In 2005 is door Malpensa Real Estate II B.V. (MRE II B.V., een dochteronderneming van Schiphol Group) een belang van 47,44% verworven in Villa Carmen B.V.. De goodwill die hieruit is ontstaan komt voort uit de meerwaarde van de door MRE II B.V. bij verwerving van haar aandeel ingebrachte grond. In 2008 is een kantoorgebouw verkocht. De boekwaarde van de resterende goodwill voorzover gerelateerd aan de grond onder dit kantoorgebouw tot een bedrag van EUR 0,3 miljoen is in 2008 afgeboekt. In 2009 is geen sprake geweest van ontwikkelingen die aanleiding geven tot een bijzondere waardevermindering.

Uit de terzake van de overname begin 2007 van verkoopactiviteiten van drank en tabak overeengekomen vergoeding is EUR 24,0 miljoen toegerekend aan de concessiecontracten die van KLM Tax Free Services werden overgenomen. Naar aanleiding van een verslechterde verkoopprognose drank en tabak door ondermeer een afname in passagiersaantallen en -bestedingen is in 2009 een bijzondere waardevermindering toegepast op de concessiecontracten van KLM Tax Free Services van EUR 6,3 miljoen.

Eind 2008 heeft Schiphol Telematics B.V. een aantal contracten overgenomen van KPN N.V. Aan deze contracten is een waarde toegekend van EUR 3,9 miljoen welke is verantwoord als contractgerelateerde immateriële activa. Deze activa worden lineair over een termijn van 2 jaar afgeschreven ten laste van de post afschrijvingen in de winst- en verliesrekening.

De ontwikkeling van geautomatiseerde toepassingen heeft betrekking op interne en externe uren in de uitvoerings- en afsluitingsfase van ICT projecten. De software heeft betrekking op verkregen licenties. Voor een toelichting bij de bijzondere waardeverminderingen wordt verwezen naar toelichting 7.

16. Activa ten behoeve van operationele activiteiten

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

(in EUR 1.000)	Banen,		Gebouwen	Installaties	Andere vaste	Totaal
	rijbanen en platformen	Terreinen en wegen			bedrijfsmiddelen	
Samenstelling 31 december 2007						
Aanschaffingswaarde	627.685	556.726	1.022.779	1.209.541	281.017	3.697.748
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 230.369	- 123.644	- 390.189	- 677.830	- 190.252	- 1.612.284
Boekwaarde	397.316	433.082	632.590	531.711	90.765	2.085.464
Specificatie van mutaties in 2008						
Opleveringen	13.603	8.192	26.280	73.451	26.804	148.330
Afschrijvingen	- 21.083	- 10.729	- 28.671	- 70.567	- 25.331	- 156.381
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	- 47	- 47
Verkopen	-	-	-	-	- 49	- 49
Desinvesteringen	-	- 2	- 497	- 1.841	- 515	- 2.855
Reclassificaties	- 1.504	1.473	16.020	2.561	-	18.550
Omrekeningsverschillen	-	-	-	-	- 57	- 57
Totaal mutaties in het boekjaar	- 8.984	- 1.066	13.132	3.604	805	7.491
Samenstelling 31 december 2008						
Aanschaffingswaarde	639.784	566.389	1.064.583	1.283.713	307.201	3.861.670
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 251.452	- 134.373	- 418.860	- 748.397	- 215.631	- 1.768.713
Boekwaarde	388.332	432.016	645.723	535.316	91.570	2.092.957
Specificatie van mutaties in 2009						
Opleveringen	7.639	10.767	98.939	124.831	36.320	278.496
Afschrijvingen	- 21.524	- 11.004	- 31.380	- 81.010	- 25.894	- 170.812
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	- 88	- 88
Verkopen	-	-	-	-	- 13	- 13
Desinvesteringen	- 169	- 123	- 396	- 832	- 510	- 2.030
Reclassificaties	-	-	-	51	- 51	-
Omrekeningsverschillen	-	-	-	-	58	58
Totaal mutaties in het boekjaar	- 14.054	- 360	67.163	43.040	9.822	105.611
Samenstelling 31 december 2009						
Aanschaffingswaarde	647.423	577.156	1.163.522	1.408.595	343.470	4.140.166
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 273.145	- 145.500	- 450.636	- 830.239	- 242.078	- 1.941.598
Boekwaarde	374.278	431.656	712.886	578.356	101.392	2.198.568

In de activa ten behoeve van operationele activiteiten, categorie Gebouwen, is een bedrag van EUR 39,3 miljoen (per 31 december 2008 EUR 40,8 miljoen) begrepen betreffende de boekwaarde van activa (P1 / traverse) waarvan de vennootschap economisch (niet juridisch) eigenaar is (financiële lease). De verplichtingen uit dien hoofde zijn opgenomen onder de leaseverplichtingen.

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

17. Activa in aanbouw of ontwikkeling

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

(in EUR 1.000)	Activa in	Activa in	Totaal
	aanbouw tbv operationele activiteiten	aanbouw tbv vastgoedbeleggingen	
Boekwaarde 31 december 2007			
Boekwaarde 31 december 2007	378.734	158.345	537.079
Specificatie van mutaties in 2008			
Investeringsuitgaven	271.926	59.617	331.543
Activering van bouwrente	4.652	467	5.119
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	- 148.330	- 58.628	- 206.958
Acquisities	-	462	462
Reclassificaties	-	10.718	10.718
Totaal mutaties in het boekjaar	128.248	12.636	140.884
Boekwaarde 31 december 2008			
Boekwaarde 31 december 2008	506.982	170.981	677.963
Specificatie van mutaties in 2009			
Investeringsuitgaven	174.349	28.991	203.340
Activering van bouwrente	7.781	462	8.243
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	- 278.496	- 37.659	- 316.155
Waardeveranderingen	-	2.561	2.561
Bijzondere waardeverminderingen	- 6.897	-	- 6.897
Reclassificaties	- 10.387	- 10.387	- 20.774
Totaal mutaties in het boekjaar	- 113.650	- 16.032	- 129.682
Boekwaarde 31 december 2009			
Boekwaarde 31 december 2009	393.332	154.949	548.281

De activering van bouwrente vindt plaats aan de hand van een percentage dat per kwartaal wordt vastgesteld, op basis van de dan geldende verhouding tussen eigen en vreemd vermogen. Gedurende 2009 is een percentage gehanteerd dat heeft gevarieerd van 2,26% tot 2,59% op jaarbasis.

De activa in aanbouw ten behoeve van vastgoedbeleggingen zijn inclusief twee gebouwen in aanbouw die worden gewaardeerd tegen reële waarde. In 2009 was betreffende deze twee gebouwen sprake van een gezamenlijke waardeverandering van EUR 2,6 miljoen.

Per 31 december 2009 was sprake van verplichtingen tot investeringen in activa in aanbouw of ontwikkeling tot een bedrag van EUR 203 miljoen, waarvan EUR 21,4 miljoen in vastgoed (per 31 december 2008 EUR 123,6 miljoen waarvan EUR 21,6 miljoen in vastgoed).

18. Vastgoedbeleggingen

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

(in EUR 1.000)	Gebouwen	Terreinen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2007	669.784	241.577	911.361
Specificatie van mutaties in 2008			
Opleveringen	54.803	3.825	58.628
Acquisities	36.396	-	36.396
Waardeveranderingen	- 12.904	31.960	19.056
Verkopen	- 7.849	-	- 7.849
Reclassificaties	- 29.268	-	- 29.268
Totaal mutaties in het boekjaar	41.178	35.785	76.963
Boekwaarde 31 december 2008	710.962	277.362	988.324
Specificatie van mutaties in 2009			
Opleveringen	35.711	1.948	37.659
Waardeveranderingen	- 39.811	- 2.884	- 42.695
Verkopen	- 849	-	- 849
Totaal mutaties in het boekjaar	- 4.949	- 936	- 5.885
Boekwaarde 31 december 2009	706.013	276.426	982.439

Het Airport Real Estate Basisfonds CV (AREB CV) heeft 15 vastgoedobjecten in onderpand gegeven aan de ING Bank N.V. en Fortis Bank N.V. voor een bedrag van EUR 175,9 miljoen. In verband met de proportionele consolidatie van AREB CV komt 60,25% van dit bedrag aan vastgoedobjecten tot uitdrukking in de balans per 31 december 2009 van Schiphol Group.

De acquisitie van vastgoedbeleggingen in 2008 houdt verband met de uitbreiding door Schiphol Group op 1 juli 2008 van haar belang in Airport Real Estate Basisfonds CV (ACRE Fund) van 50% naar 60,25%.

In de categorie gebouwen is een bedrag van EUR 94,5 miljoen (per 31 december 2008 EUR 99,2 miljoen) begrepen inzake de reële waarde van activa (Triport) waarvan de vennootschap economisch (niet juridisch) eigenaar is (financiële lease). Onder terreinen zijn gronden begrepen die in erfpacht zijn uitgegeven.

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

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

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

19. Latente belastingen

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

Activa ten behoeve van operationele activiteiten en activa in aanbouw worden commercieel en fiscaal gewaardeerd tegen kostprijs. Voornoemde vaststellingsovereenkomst heeft echter geresulteerd in verschillen tussen de fiscale en commerciële kostprijs van activa die per 1 januari 2002 aanwezig waren.

In de fiscale balans is de kostprijs gelijk aan de waarde in het economische verkeer per 1 januari 2002 en in de commerciële balans is de kostprijs gelijk aan de (lagere) historische kostprijs. Daarnaast worden vastgoedbeleggingen, derivaten en langlopende leningen in vreemde valuta commercieel gewaardeerd tegen reële waarde en fiscaal tegen kostprijs. Bovendien wordt op de beleggingen in vastgoed fiscaal gezien afgeschreven, commercieel is geen sprake van afschrijving op dit vastgoed. Tenslotte bestaan verschillen in waardering van personeelsvoorzieningen door een afwijking in de gehanteerde actuariële veronderstellingen.

Terzake van al deze waarderingsverschillen worden latente belastingvorderingen en verplichtingen verantwoord.

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

(in EUR 1.000)	2009	2008
Latente belastingvorderingen		
Activa ten behoeve van operationele activiteiten	193.988	158.709
Activa in aanbouw	80.567	76.201
Personeelsvoorzieningen	4.134	-
Latente belastingverplichtingen		
Vastgoedbeleggingen	- 20.888	- 16.508
Derivaten en leningen	- 811	- 8.026
	256.990	210.376
Langlopend (realisatie ligt niet in de lijn der verwachting)	84.939	84.939
Langlopend (realisatie te verwachten na 12 maanden)	172.139	123.531
Kortlopend (realisatie te verwachten binnen 12 maanden)	- 88	1.906
	256.990	210.376

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

Per 31 december 2009 was in relatie tot Tradeport Hongkong Ltd sprake van verrekenbare tijdelijke verschillen en compensabele verliezen tot een totaal bedrag van EUR 2,5 miljoen waarvoor geen latente belastingvordering was opgenomen in verband met onzekerheid over de beschikbaarheid van fiscale winst waarmee de verrekenbare tijdelijke verschillen en compensabele verliezen zouden kunnen worden verrekend. Overigens is geen sprake van andere verrekenbare tijdelijke verschillen en compensabele verliezen waarvoor geen latente belastingvordering is opgenomen.

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

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

(in EUR 1.000)	Operationele activa	Activa in aanbouw	Vastgoed beleggingen	Derivaten en Leningen	Personeels voorzieningen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2007	158.709	76.201	- 4.377	3.734	-	234.267
Specificatie van mutaties in 2008						
Latente belasting over fiscale afschrijving vastgoedbeleggingen	-	-	- 3.678	-	-	- 3.678
Latente belasting over herinvesteringsreserve	-	-	- 2.529	-	-	- 2.529
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in de Winst & Verliesrekening	-	-	- 5.939	-	-	- 5.939
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in het Eigen Vermogen	-	-	-	- 11.889	-	- 11.889
Overige mutaties	-	-	15	129	-	144
Totaal mutaties in het boekjaar	-	-	- 12.131	- 11.760	-	- 23.891
Boekwaarde 31 december 2008	158.709	76.201	- 16.508	- 8.026	-	210.376
Specificatie van mutaties in 2009						
Bijstellen initiële verwerking vaststellers overeenkomst fiscale openingsbalans	35.279	4.366	- 12.045	8.978	4.508	41.086
Latente belasting over fiscale afschrijving vastgoedbeleggingen	-	-	- 1.213	-	-	- 1.213
Latente belasting over herinvesteringsreserve	-	-	- 662	-	-	- 662
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in de Winst & Verliesrekening	-	-	9.534	-	-	9.534
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in het Eigen Vermogen	-	-	-	- 1.763	-	- 1.763
Latente belasting over personeelsvoorzieningen	-	-	-	-	- 374	- 374
Overige mutaties	-	-	6	-	-	6
Totaal mutaties in het boekjaar	35.279	4.366	- 4.380	7.215	4.134	46.614
Boekwaarde 31 december 2009	193.988	80.567	- 20.888	- 811	4.134	256.990

In 2006 heeft Schiphol Group actieve belastinglatenties gevormd en passieve belastinglatenties laten vrijvallen met een gezamenlijk effect van EUR 309 miljoen in verband met de in dat jaar met de belastingdienst gesloten vaststellingsovereenkomst over de fiscale openingsbalans per 1 januari 2002. In 2009 heeft een bijstelling plaatsgevonden van deze initiële verwerking die aanleiding geeft tot de vorming van aanvullende, per saldo actieve belastinglatenties van EUR 41,1 miljoen, ten gunste van de winst en verliesrekening (EUR 32,9 miljoen), de reserve afdekkingstransacties (EUR 8,9 miljoen) en ten laste van de nog te betalen winstbelasting (EUR 0,7 miljoen).

De waardering van vastgoed is bij het ontstaan van belastingplicht per 1 januari 2002 commercieel en fiscaal gelijk aan de reële waarde per die datum. Doordat op vastgoed vervolgens fiscaal wordt afgeschreven (waarbij overigens rekening dient te worden gehouden met een restwaarde van 25%) en commercieel niet, ontstaat een waarderingsverschil. Met ingang van het boekjaar 2007 is de Wet Werken aan Winst in werking getreden. Deze wet kent een beperking op de afschrijving van zowel commerciële gebouwen als operationele gebouwen tot de zogenoemde bodemwaarde. De bodemwaarde betreft 50% van de WOZ-waarde van operationele gebouwen en 100% van de WOZ-waarde voor commerciële gebouwen. Ook deze beperking in afschrijving geeft aanleiding tot een waarderingsverschil. Voor deze verschillen wordt een overboeking doorgevoerd van kortlopende belastingverplichtingen naar de latente belastingverplichtingen in 2009 van EUR 1,2 miljoen (in 2008 van EUR 3,7 miljoen).

In 2009 is rekening gehouden met de vorming van een herinvesteringsreserve. Boekwinsten op bedrijfsmiddelen worden fiscaal gereserveerd met het oog op herinvestering. Commercieel worden boekwinsten direct verantwoord in de winst- en verliesrekening. In 2009 is in dit kader EUR 0,7 miljoen (in 2008 EUR 2,5 miljoen) overgeboekt van kortlopende belastingverplichtingen naar latente belastingverplichtingen.

Daarnaast ontstaat een waarderingsverschil door commerciële herwaardering van het vastgoed. Fiscaal wordt vastgoed niet geherwaardeerd. Betreffende dit verschil is in 2009 EUR 9,5 miljoen positief (in 2008 5,9 EUR miljoen negatief) gemuteerd in de latente belastingen in verband met vastgoedbeleggingen. Dit betreft het belaste deel van de waardeveranderingen vastgoed van EUR 39,0 miljoen (in 2008 EUR 19,1 miljoen) zoals verantwoord in de winst- en verliesrekening.

In 2009 heeft de ontwikkeling in de reële waarde van derivaten aanleiding gegeven tot een mutatie in de latente belastingen van EUR 0,6 miljoen. De ontwikkeling in de reële waarde van de lening in vreemde valuta gaf aanleiding tot een mutatie in de latente belastingen van EUR 1,1 miljoen.

20. Deelnemingen

Het verloop van de post deelnemingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Boekwaarde 1 januari	615.193	46.626
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Acquisities	-	566.252
Kapitaaluitbreiding in/terugstorting door deelnemingen	- 750	532
Resultaat	26.939	10.187
Dividend	- 19.000	- 7.389
Omrekeningsverschillen	7.433	- 1.015
Totaal mutaties in het boekjaar	14.622	568.567
Boekwaarde 31 december	629.815	615.193

De investeringen in 2008 van in totaal EUR 566,3 miljoen betreffen Aéroports de Paris SA (ADP) voor EUR 538,2 miljoen en Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd (BACH) voor EUR 28,1 miljoen.

Per 1 december 2008 hebben Schiphol Group en ADP een wederzijds aandelenbelang in elkaar genomen van 8%. Voorts heeft Schiphol Group haar belang in BACH uitgebreid met 3,1% naar 18,72%. De uitwerking van de purchase price allocation in overeenstemming met IFRS 3 Business Combinations heeft geleid tot een goodwill van EUR 244,1 miljoen op ADP en EUR 20,0 miljoen op BACH. Korthedshalve wordt verwezen naar toelichting 42. In de post deelnemingen was voorafgaand aan voornoemde investeringen nog geen sprake van goodwill.

Voor een nadere toelichting op de deelnemingen wordt verwezen naar het hoofdstuk Gerelateerde partijen. Voor een nadere toelichting op het resultaat van de deelnemingen wordt verwezen naar toelichting 11.

21. Vorderingen op deelnemingen

Het verloop van de vorderingen op deelnemingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Boekwaarde 1 januari	46.053	46.180
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Verstrekking van leningen	-	7.809
Omrekeningsverschillen buiten afdekking	635	75
Omrekeningsverschillen tijdens afdekking	11.471	- 8.006
Rentebijdriving	8.382	- 5
Totaal mutaties in het boekjaar	20.488	- 127
Boekwaarde 31 december	66.541	46.053

De vorderingen op deelnemingen betreft uitsluitend de door Schiphol Group gehouden redeemable preference shares in Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd (BACH). De uitbreiding door Schiphol Group van haar belang in Brisbane Airport Corporation Holding (BACH) in 2008 met 3,1% betrof, naast de ordinary shares verantwoord onder de deelnemingen, ook de door BACH uitgegeven redeemable preference shares. De uitbreiding met 3,1%, zijnde nominaal EUR 7,6 miljoen (AUD 14,6 miljoen) heeft een kostprijs (gelijk aan de reële waarde op acquisitiedatum) van EUR 7,8 miljoen (AUD 15,8 miljoen).

Terzake van de redeemable preference shares is sprake van een cumulatief recht op dividend. Voorts zal de nominale waarde van deze aandelen binnen een termijn van maximaal tien jaar (uiterlijk in 2014) worden terugbetaald aan de aandeelhouders. Op basis van deze kenmerken worden de redeemable preference shares ad AUD 106,4 miljoen (EUR 66,5 miljoen) als langlopende vordering op deelneming geclassificeerd en de vergoeding op deze aandelen als financieringsbate.

De rentebijdriving betreft de waardering van de redeemable preference shares tegen geamortiseerde kostprijs. De rentebijdriving in 2009 is inclusief de rente over het afgelopen anderhalf jaar waaromtrent door het management van BACH medio 2009 is besloten om deze vooralsnog niet uit te keren. Gezien het cumulatief preferente karakter wordt deze rente wel als vordering en als bate verantwoord. Waardering tegen de hogere geamortiseerde kostprijs heeft tot gevolg dat, indien BACH besluit gebruik te maken van haar mogelijkheid tot vervroegde aflossing, Schiphol Group op dat moment een verlies moet verantwoorden ter grootte van het verschil tussen de geamortiseerde kostprijs en de nominale waarde. Per 31 december 2009 bedroeg dit verschil EUR 2,7 miljoen.

Het op deze langlopende vordering aanwezige vreemde valuta risico wordt voor wat betreft de nominale waarde afgedekt gebruik makend van jaarlijkse termijntransacties. Met de aangepaste transacties wordt de positie in Australische dollars gehedged naar de euro. De afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde een kasstroomafdekking. De koersverschillen over het verschil tussen de geamortiseerde kostprijs en nominale waarde en de periode tussen de opeenvolgende jaarlijkse termijntransacties worden verantwoord in de winst- en verliesrekening. De overige koersverschillen worden verantwoord in de reserve afdekkingstransacties.

De reële waarde van de vorderingen op deelnemingen bedraagt per 31 december 2009 EUR 58,8 miljoen (AUD 94,0 miljoen), de effectieve rente bedraagt 11%. De reële waarde wordt geschat door de toekomstige contractuele kasstromen te verdisconteren tegen de op dat moment gangbare marktrente die voor de geldnemer en voor vergelijkbare financiële instrumenten van toepassing is.

22. Overige financiële belangen

Overige financiële belangen betreft het 1% belang in Flughafen Wien A.G. Waardering vindt plaats tegen reële waarde, welke wordt ontleend aan de beurskoers van het aandeel. In 2009 is de reële waarde gestegen met EUR 0,6 miljoen miljoen van EUR 6,7 tot EUR 7,3 miljoen. De waardeverandering is verantwoord in de reserve overige financiële belangen.

23. Leasevorderingen

Het verloop van de leasevorderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Boekwaarde 1 januari	9.230	10.770
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rentebijdriving op leasevorderingen	1.242	1.382
Ontvangen leasetermijnen	- 2.983	- 2.922
Totaal mutaties in het boekjaar	- 1.741	- 1.540
Boekwaarde 31 december	7.489	9.230

Van de leasevorderingen is per 31 december 2009 het kortlopende deel ad EUR 2,0 miljoen (per 31 december 2008 ad EUR 1,7 miljoen) verantwoord onder de vlottende activa.

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

De resterende looptijd van de leasevorderingen is per 31 december 2009 als volgt. Het deel van de leasevorderingen met een looptijd korter dan een jaar is opgenomen onder de vlottende activa.

(in EUR 1.000)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar
Nominale termijnen financiële lease contracten	8.964	2.737	6.227	6.227	-
Rentebestanddeel in financiële lease termijnen	- 1.475	- 770	- 705	- 705	-
Boekwaarde van de vorderingen uit financiële lease	7.489	1.967	5.522	5.522	-

24. Leningen

Het verloop van de leningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Boekwaarde 1 januari	4.099	3.441
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Nieuw verstrekte leningen	-	444
Rentebijdriving	183	171
(De)consolidatie	-	69
Aflossing	- 112	- 26
Totaal mutaties in het boekjaar	71	658
Boekwaarde 31 december	4.170	4.099

Van de leningen is per 31 december 2009 het kortlopende deel ad EUR 0,2 miljoen (per 31 december 2008 ad EUR 0,1 miljoen) verantwoord onder de vlottende activa.

Inbegrepen zijn ondermeer twee leningen aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met een gezamenlijke aflossingswaarde van EUR 2,7 miljoen, rentepercentage van 0% en een resterende looptijd van 3 jaar. De boekwaarde van de leningen bedraagt per 31 december 2009 EUR 2,1 miljoen, de reële waarde bedraagt EUR 3,3 miljoen, de effectieve rente is 9,3%.

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

25. Overige langlopende vorderingen

De samenstelling van de overige langlopende vorderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Afgekochte erfpacht	3.589	3.679
Huurincentives	15.179	11.949
Totaal overige langlopende vorderingen	18.768	15.628

De post afgekochte erfpacht betreft de door Schiphol Group vooruitbetaalde huurtermijnen op grond die zij in erfpacht heeft verkregen.

Huurincentives betreft de kostprijs van voordelen die Schiphol Group heeft verstrekt aan huurders bij aanvang van hun huurcontract. Beide posten worden over de termijn van de onderliggende overeenkomsten ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht.

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

26. Activa beschikbaar voor verkoop

De grond waarvan de intentie bestaat dat deze zal worden vervreemd, wordt gepresenteerd als voor verkoop beschikbare activa. Het betreft hier de A4 zone West, een uitgebreid logistiek terrein direct aan de rijksweg A4 ten zuiden van de vrachtafritten van Amsterdam Airport Schiphol, en Badhoevedorp Zuid, een terrein voor kantoren en bedrijfsruimten ten noorden van de rijksweg A4.

De gemeente Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Group en de provincie Noord-Holland hebben in 1987 de grondontwikkelingsmaatschappij Schiphol Area Development Company N.V. (SADC) opgericht als publiekprivaat samenwerkingsverband. In december 2005 en november 2009 hebben de aandeelhouders in samenwerkingsovereenkomsten (respectievelijk SADC II en SADC III) besloten de gronden in voornoemde gebieden die in hun bezit zijn in te brengen in een nog op te richten grondbank en deze grondbank gronden in voornoemde gebieden te laten verwerven die nog niet in hun bezit zijn om vervolgens dit gebied samen tot ontwikkeling te kunnen brengen. Op het moment van ontwikkeling zal SRE B.V. de A4 zone West en Badhoevedorp Zuid inbrengen in de grondbank, waarin SRE B.V. vervolgens voor een bepaald percentage zal deelnemen.

In 2008 is in het kader van voornoemde samenwerkingsovereenkomsten besloten tot verwerving door de Gemeente Haarlemmermeer namens de partners van een tweetal kavels die nog niet bij hen in bezit waren. Voor de financiering van beide kavels heeft de Gemeente Haarlemmermeer een lening aangetrokken van de Bank Nederlandse Gemeenten. De hieraan verbonden kosten zullen bij inbreng in de nog op te richten grondbank gelijkmatig over de drie partners worden verdeeld. Het belang van SRE B.V. hierin zal EUR 8,0 miljoen bedragen te vermeerderen met financierings- en verwervingskosten.

27. Handels- en overige vorderingen

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

(in EUR 1.000)	2009	2008
Debiteuren	72.848	99.950
Te ontvangen baten	18.542	31.547
Omzetbelasting	12.046	17.255
Vooruitbetaalde kosten	15.344	17.449
Voorraden	7.777	8.070
Huurincentives	2.552	2.495
Participanten en deelnemingen	29	16
Afgekochte erfpacht	89	90
Overige vorderingen	37.159	55.255
	166.386	232.127

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

Per 31 december 2009 is de post debiteuren inclusief een voorziening voor oninbaarheid ad EUR 5,8 miljoen (per 31 december 2008: EUR 4,2 miljoen) en ontvangen waarborgsommen van EUR 2,3 miljoen (in 2008 EUR 1,8 miljoen). In 2009 is EUR 0,7 miljoen (in 2008 EUR 1,6 miljoen) onttrokken in verband met oninbaarheid van vorderingen en EUR 2,3 miljoen (in 2008 EUR 2,0 miljoen) gedoteerd ten laste van de winst- en verliesrekening.

In verband met de door de gemeente Haarlemmermeer aangekondigde sluiting van het huidige detentiecentrum op Schiphol Oost per uiterlijk 31 december 2012, heeft de Rijksgebouwendienst (RGD) besloten ten behoeve van de ontwikkeling van een nieuw detentiecentrum een nieuwe kavel op Schiphol Noordwest in erfpacht afgenomen van Schiphol Group. Het erfpachtrecht is in december 2008 voor een periode van 75 jaar uitgegeven en betaling heeft plaatsgevonden in juni 2009.

Onder de overige vorderingen is voorts (evenals voorgaand jaar) begrepen een bedrag van EUR 19,0 miljoen welke Schiphol Group heeft betaald aan Chipshol. Voor een nadere toelichting bij deze post wordt verwezen naar paragraaf 36 inzake overige voorzieningen.

28. Liquide middelen

De liquide middelen bestaan per 31 december 2009 voor EUR 425,1 miljoen (per 31 december 2008: EUR 380 miljoen) uit deposito's met een oorspronkelijke looptijd variërend van 1 maand tot 3 maanden (gemiddeld 2 maanden). De gemiddelde rente op deze deposito's bedraagt per 31 december 2009 0,5% (per 31 december 2008 2,7%). De liquide middelen staan ter vrije beschikking.

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

29. Geplaatst kapitaal

Het maatschappelijk aandelenkapitaal bedraagt per 31 december 2009 EUR 142.960.968. Dit kapitaal is verdeeld in 300.000 aandelen A en 14.892 aandelen B, elk EUR 454 in nominale waarde. Hiervan zijn 171.255 aandelen A en 14.892 aandelen B geplaatst. De verdeling over de aandeelhouders is als volgt:

Geplaatst kapitaal	(in aantallen)	(in procenten)	(in EUR 1.000)
Aandeelhouder:			
Staat der Nederlanden	129.880	69,77%	58.966
Gemeente Amsterdam	37.276	20,03%	16.923
Aéroports de Paris S.A.	14.892	8,00%	6.761
Gemeente Rotterdam	4.099	2,20%	1.861
	186.147	100%	84.511

In 2009 hebben zich geen wijzigingen voorgedaan in het geplaatst kapitaal.

30. Ingehouden winst

Op voorstel van de directie en na instemming met dit voorstel door de Raad van Commissarissen heeft de Algemene Vergadering van Aandeelhouders besloten tot uitkering van een regulier dividend over 2008 van EUR 69,1 miljoen. Dit bedrag is bij uitkering in 2009 onttrokken aan de ingehouden winst. Het dividend over 2007 bedroeg EUR 93,0 miljoen en is in 2008 uitgekeerd en onttrokken aan de ingehouden winst.

Het netto resultaat over 2009 is geheel toegevoegd aan de ingehouden winst. Daarmee is in de ingehouden winst per 31 december 2009 nog begrepen het voorstel voor het over 2009 uit te keren dividend, zoals nader toegelicht onder de Overige gegevens.

31. Overige reserves

Het verloop van de overige reserves is als volgt:

(in EUR 1.000)	omrekenings verschillen	financiële belangen	afdekking transacties	Totaal
Stand per 31 december 2007	- 40	9.532	2.175	11.667
Specificatie van mutaties in 2008				
Omrekeningsverschillen	- 969	-	-	- 969
Mutaties in de reële waarde	-	- 9.922	-	- 9.922
Omrekeningsverschillen gehedgde leningen	-	-	- 48.489	- 48.489
Omrekeningsverschillen gehedgde vorderingen op deelnemingen	-	-	- 8.005	- 8.005
Mutaties in de reële waarde van afdekkinginstrumenten	-	-	53.354	53.354
Waarvan mutaties ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening	-	-	1.892	1.892
Latente winstbelasting over waardemutaties derivaten	-	-	- 11.889	- 11.889
Afwikkeling van afdekkingstransacties	-	-	- 289	- 289
Afwikkeling derivaat Lehman Brothers International (Europe)	-	-	- 8.749	- 8.749
Overige mutaties	-	-	- 5	- 5
Totaal mutaties in het boekjaar	- 969	- 9.922	- 22.180	- 33.071
Stand per 31 december 2008	- 1.009	- 390	- 20.005	- 21.404
Specificatie van mutaties in 2009				
Omrekeningsverschillen	9.487	-	-	9.487
Mutaties in de reële waarde	-	641	-	641
Omrekeningsverschillen gehedgde leningen	-	-	4.888	4.888
Omrekeningsverschillen gehedgde vorderingen op deelnemingen	-	-	11.471	11.471
Mutaties in de reële waarde van afdekkinginstrumenten	-	-	- 14.822	- 14.822
Waarvan mutaties ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening	-	-	1.207	1.207
Latente winstbelasting over waardemutaties derivaten	-	-	- 599	- 599
Latente winstbelasting over waardemutaties leningen	-	-	- 1.164	- 1.164
Afwikkeling van afdekkingstransacties	-	-	5.371	5.371
Bijstellen initiele verwerking vaststellingsovereenkomst fiscale openingsbalans	-	-	8.978	8.978
Totaal mutaties in het boekjaar	9.487	641	15.330	25.458
Stand per 31 december 2009	8.478	251	- 4.675	4.054

Reserve omrekeningsverschillen

Onder de reserve omrekeningsverschillen worden de koersverschillen verantwoord die zijn ontstaan bij de omrekening van de netto investeringen in de dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen buiten de euro zone.

Reserve overige financiële belangen

Dit betreft de mutaties in reële waarde van de overige financiële belangen, deelnemingen waarin Schiphol Group geen invloed van betekenis kan uitoefenen.

Reserve afdekkingstransacties

In de reserve afdekkingstransacties worden de mutaties in de reële waarde van derivaten en leningen die worden gebruikt voor kasstroom afdekking verantwoord, nadat rekening is gehouden met latente belastingvorderingen en verplichtingen. Voorts worden in de reserve afdekkingstransacties de waarderingsverschillen verantwoord die optreden bij de omrekening van leningen tegen de slotkoers. Voor beide geldt dat verantwoording in de reserve afdekkingstransacties plaatsvindt, voorzover sprake is van een effectieve afdekking.

Aansluitend op de deconfiture van Lehman Brothers op 14 september 2008 heeft Schiphol Group een swap contract, welke zij bij deze bank was aangegaan in relatie tot de afdekking van valutarisico, vroegtijdig moeten opzeggen. De mutatie van EUR 8,7 miljoen in de afdekkingsreserve houdt hiermee verband.

Voor een nadere toelichting over beperkingen aan de uitkeerbaarheid van reserves wordt verwezen naar paragraaf 45 over het eigen vermogen in de enkelvoudige balans.

32. Minderheidsaandeelhouders

Onder minderheidsaandeelhouders is per 31 december 2009 het aandeel van derden in het vermogen van de groepsmaatschappijen Eindhoven Airport N.V. en Avioport Spa opgenomen.

33. Leningen

De samenstelling van de leningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Aflossing in	Rente	Valuta	Nominaal (in 1.000)	Referentie afdekking	2009	2008
XS0148829798	2009	1.08%	JPY	5.000.000	A	-	39.761
XS0324714392	2009	4.67%	EUR	70.000		-	70.000
XS0149075052	2009	Euribor + opslag	EUR	27.000	B	-	27.000
XS0168641610	2010	Euribor + opslag	EUR	30.000		30.000	30.000
XS0171966269	2013	4.38%	EUR	300.000		299.430	299.267
XS0399674216	2014	6.63%	EUR	700.000		696.805	696.018
XS0399674216	2014	6.63%	EUR	100.000		100.412	100.998
XS0495479555	2016	4.46%	EUR	50.000		49.896	-
XS0459479472	2016	4.46%	EUR	15.000		14.914	-
XS0167622454	2018	5.16%	EUR	30.000		29.939	29.933
XS0459479399	2019	4.94%	EUR	50.000		49.801	-
XS0459442710	2019	4.97%	EUR	85.000		84.887	-
XS0378569247	2038	3.16%	JPY	20.000.000	C	150.007	158.723
EMTN programma						1.506.091	1.451.700
XF0000NS4ET7	2016	5.38%	EUR	84.000		83.583	-
XF0000NS4FH9	2016	5.45%	EUR	40.000		39.895	-
XF0000NS4FX6	2016	5.12%	EUR	10.000		9.974	-
XF0000NS4DN2	2019	5.75%	EUR	50.000		48.845	-
XF0000NS4PP1	2019	5.50%	EUR	11.000		10.725	-
Schuldschein						193.022	-
ING RA Finance	2011	Euribor + opslag	EUR	26.168	D.E.F	26.168	26.168
Fortis Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	12.608	G	12.608	12.608
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	5.696		5.696	5.696
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	14.373		14.373	14.373
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	15.000	H	15.000	15.000
Fortis Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	18.239	I	18.239	18.239
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	8.917	J	8.917	8.917
Fortis Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	2.742	K	2.742	2.742
Fortis Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	2.259	L	2.259	2.259
Leningen AREB CV						106.002	106.002
Europese Investeringsbank	2006-2011	3.75%	EUR	150.000		47.960	78.481
Avioport fase 2	2010	Euribor + opslag	EUR	21.750	M	15.926	13.686
Villa Carmen fase 1	2011	Euribor + opslag	EUR	14.100	N	2.125	9.064
Avioport fase 1	2013	Euribor + opslag	EUR	28.000	O	28.000	28.000
Overige						8.738	9.011
Overige leningen						54.789	59.761
Totaal leningen						1.907.864	1.695.943

Van de leningen is per 31 december 2009 het kortlopende deel ad EUR 60,8 miljoen (per 31 december 2008 ad EUR 167,4 miljoen) verantwoord onder de kortlopende verplichtingen.

In 1999 is door Schiphol Group een Euro Medium Term Note (EMTN) programma gestart, waarmee naar behoefte financiële middelen ter beschikking staan tot een maximum van EUR 2 miljard, mits het prospectus jaarlijks wordt geactualiseerd. Het prospectus is in 2009 geactualiseerd. Ultimo 2009 is voor een totaal van EUR 1.506,1 miljoen (per 31 december 2008 EUR 1.451,7 miljoen) opgenomen. Schiphol Group kan verplicht worden tot vervroegde aflossing onder omstandigheden die in dat kader als gebruikelijk kunnen worden aangemerkt. Gedurende 2009 is van dergelijke omstandigheden geen sprake geweest.

In oktober 2009 heeft Schiphol Group onder het EMTN programma een viertal leningen opgenomen van in totaal EUR 200 miljoen met een looptijden van 7 en 10 jaar. De leningen bevatten geen additionele covenanten.

In juni 2008 heeft Schiphol Group, naast het bestaande EMTN programma, een Euro-Commercial Paper (ECP) programma gestart met een limiet van EUR 750 miljoen. Op 31 december 2009 staan geen kortlopende leningen uit onder het ECP programma.

In de eerste helft van 2009, heeft Schiphol Group voor een nominaal bedrag van EUR 195 miljoen aangetrokken aan vastrentende leningen met looptijden van 7 en 10 jaar. De leningen zijn zogenoemd Schuldschein-papier. De Schuldschein documentatie bevat in beginsel dezelfde covenanten als het EMTN programma met daarbij een "change of control" in combinatie met een "downgrade below investment grade" voor vervroegde aflossing.

In juni 2009 heeft Schiphol Group haar gesyndiceerde en gecommiteerde faciliteit van EUR 400 miljoen verlaagd naar EUR 200 miljoen. De twee bilaterale gecommiteerde kredietfaciliteiten bij ABN AMRO en ING van gezamenlijk EUR 100 miljoen zijn in 2009 niet verlengd.

In 2002 is een overeenkomst gesloten met de Europese Investeringsbank voor een faciliteit van EUR 150,0 miljoen. Dit bedrag is in 2003 opgenomen. Aflossing vindt plaats met ingang van augustus 2006 door middel van tien halfjaarlijkse annuïteiten. Schiphol Group kan verplicht worden tot vervroegde aflossing van de lening indien (naast de in dat kader gebruikelijke omstandigheden) andere leningen vervroegd worden afgelost of indien het eigen vermogen minder dan 30% van de activa bedraagt. Hiervan is in 2009 geen sprake geweest. Additionele zekerheden kunnen worden verlangd indien de credit rating beneden "A" (S&P) of "A2" (Moody's) komt. De credit rating van N.V. Luchthaven Schiphol en Schiphol Nederland B.V. is in 2009 vastgesteld door S&P op A (was AA-) en door Moody's op A1 (was Aa3).

Voor zowel de opgenomen leningen onder het EMTN programma, het ECP programma als de faciliteit met de Europese Investeringsbank geldt geen achterstelling ten opzichte van andere verplichtingen en dat vrijwillige vervroegde aflossing mogelijk is.

Alle leningen van AREB CV betreffen hypothecaire leningen. Voor al deze leningen geldt een verplichting tot vervroegde aflossing van 0,5% per kwartaal indien het financieringspercentage meer dan 55% bedraagt van de taxatiewaarde van de per lening gefinancierde objecten. Voor de hypothecaire leningen van Fortis geldt daarnaast een verplichting tot vervroegde aflossing van 0,5%, 0,75% en 1% per kwartaal indien het financieringspercentage meer dan 60%, 65% respectievelijk 75% bedraagt van de taxatiewaarde. Als de jaarlijkse huurinkomsten van de leningen afgesloten bij de Fortis Bank lager zijn dan EUR 8,5 miljoen (exclusief omzetbelasting en servicekosten) (ons deel EUR 5,1 miljoen), dan geldt een verplichting tot vervroegde aflossing van 1% per kwartaal. Tot meerdere zekerheid van de aflossing heeft AREB CV aan de banken het pandrecht verleend op de vorderingen betreffende de titel van verhuur en huur, welke het fonds heeft op de huurders van de in bezit zijnde objecten per balansdatum. AREB CV heeft tevens alle bestaande en toekomstige huurvorderingen met betrekking tot het object verpand, die reeds voor verpanding vatbaar zijn.

Door Avioport Spa (een 70% dochteronderneming van Schiphol Group) is een hypothecaire lening overeengekomen met een tweetal banken (Efibanca en Banca Popolare Italiana) tot een totaalbedrag van EUR 49,8 miljoen (EUR 28,0 miljoen voor fase 1 en EUR 21,8 miljoen voor fase 2). Per 31 december 2009 was hiervan opgenomen EUR 43,9 miljoen (EUR 28,0 miljoen voor fase 1 en EUR 15,9 miljoen voor fase 2). Als onderpand voor fase 1 gelden de gebouwen, de aandelen en de huurinkomsten, voor fase 2 het gehele project. De aandeelhouders hebben zich daarnaast verplicht tot de inbreng van financiële middelen om, in aanvulling op voornoemde lening, zorg te dragen voor de financiering van het totale project.

Door Villa Carmen Srl (een dochteronderneming van de joint venture Villa Carmen B.V. waarin Schiphol Group een aandeel heeft van 47,44%) is een hypothecaire lening overeengekomen met een drietal banken (Efibanca, Banca Popolare Italiana en Unicredit) tot een totaalbedrag van EUR 33,1 miljoen (ons proportionele aandeel is EUR 15,7 miljoen). In 2009 is met de opbrengst van de verkoop van kantoorgebouw Office 2 een deel van deze lening afgelost. Per 31 december 2009 resteert een opgenomen bedrag van EUR 3,9 miljoen (ons proportionele aandeel is EUR 1,9 miljoen). Als onderpand gelden de gebouwen. Malpensa Real Estate II B.V. (MRE II B.V.) heeft zich als aandeelhouder in Villa Carmen B.V. verplicht tot inbreng van haar aandeel (47,44%) van EUR 11 miljoen in de vorm van eigen vermogen of niet rente dragend vreemd vermogen, achtergesteld bij voornoemde leningen.

Van het totale bedrag aan leningen is nominaal EUR 120 miljoen opgenomen in Japanse yen (JPY 20 miljard). Voor EUR 30 miljoen staan leningen uit met een variabele rente. In lijn met het beleid Financieel Risico Management zijn ter afdekking van de door variabele rente en vreemde valuta aanwezige risico's renteswaps, rentecaps, valutaswaps en in enkele gevallen gecombineerde valuta rente swaps afgesloten op de leningen. De aangegane transacties komen in beginsel op relevante kenmerken zoals looptijd, omvang en dergelijke volledig overeen met de onderliggende leningen en hedgen de posities naar euro en of vaste dan wel gemaximeerde rente. Alle afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde kasstroomafdekkingen.

De derivaten betreffen de volgende contracten, waarbij de referenties verwijzen naar de gerelateerde leningen in het voorgaande overzicht.

Referentie	Wederpartij	Type	Rente	Valuta	Notional	Looptijd	Reële waarde in EUR 1.000 per	
							31 december 2009	31 december 2008
A	UBS AG	Valuta- renteswap	5.59%	JPY	5.000.000	2009	-	6.406
B	UBS AG	Renteswap	5.63%	EUR	27.000	2009	-	1.067
C	JP Morgan	Valuta- renteswap	3.16%	JPY	20.000.000	2038	- 38.528	- 42.167
D	ING	Renteswap	4.84%	EUR	13.084	2011	619	484
E	ING	Rentecap	4.25%	EUR	8.737	2011	- 10	- 24
F	ING	Rentecap	4.12%	EUR	4.338	2011	- 5	- 13
G	ING	Rentecap	4.12%	EUR	1.085	2011	- 1	- 3
H	ING	Rentecap	3.50%	EUR	13.015	2011	- 24	- 81
I	ING	Renteswap	4.12%	EUR	15.184	2011	730	572
J	ING	Renteswap	5.11%	EUR	8.917	2011	615	612
K	Fortis Bank	Renteswap	5.16%	EUR	2.742	2011	175	183
L	Fortis Bank	Renteswap	5.16%	EUR	2.259	2011	142	151
M	Efibanca	Renteswap	3.75%-4.95%	EUR	15.331	2010	346	444
N	Efibanca	Renteswap	4.30%	EUR	12.041	2011	299	197
O	Efibanca	Renteswap	4.32%	EUR	21.000	2013	1.563	902
P	ING	Termijn- transactie	n.v.t.	AUD	73.500	2009	-	- 6.697
P	ABN AMRO	Termijn- transactie	n.v.t.	AUD	14.600	2009	-	- 458
Q	ABN AMRO	Termijn- transactie	n.v.t.	AUD	73.500	2010	8.741	-
Q	ABN AMRO	Termijn- transactie	n.v.t.	AUD	14.600	2010	1.736	-
Totaal							- 23.604	- 38.425
Verantwoord in de balans onder:								
Vaste activa							- 37.907	- 42.290
Vlottende activa							-	- 7.155
Langlopende verplichtingen							3.826	3.546
Kortlopende verplichtingen							10.477	7.474
							- 23.604	- 38.425

Het risico dat Schiphol Group loopt op de valutarente swap (referentie C) wordt gemitigeerd middels een "cash collateral" overeenkomst met JPMorgan, die voor beide partijen resulteert in een maximale netto positie, die afhankelijk is van de credit rating van beide partijen. Indien de credit rating van een van beide partijen verlaagd wordt, daalt tevens de maximale netto positie op die partij. Volgens de "cash collateral" overeenkomst wordt het verschil tussen de marktwaarde van de swap en de van toepassing zijnde maximale netto positie per bank betaald.

Per 31 december 2009 bedroeg de maximale netto positie van beide partijen EUR 10 miljoen en bedroeg de marktwaarde van de swap circa EUR 39 miljoen in het voordeel van Schiphol Group. Per 31 december 2009 is door JPMorgan EUR 33 miljoen per bank aan Schiphol Group betaald als onderpand.

Referentie P en Q betreffen de derivaten ter afdekking van omrekeningsverschillen op de redeemable preference shares zoals verantwoord onder de vorderingen op deelnemingen.

Referentie M en N betreffen afdekkingen van de financiering van de vastgoed ontwikkeling in Avioport fase 2 respectievelijk Villa Carmen Srl. De veronderstellingen wat betreft de groei van de leningen zijn niet uitgekomen en deze groei loopt nu achter bij de groei van de derivaten. Om deze reden kunnen deze afdekkingstransacties in 2009 (evenals in 2008) niet als effectief worden aangemerkt. De mutaties in de reële waarde van de derivaten worden verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de financiële baten en lasten.

De rentepercentages vermeld bij de valutaswaps, renteswaps en de valutarenteswap betreffen de vaste rente die op de betreffende swaps aan de wederpartij dient te worden betaald, tegen ontvangst van de wederpartij van de variabele (of vaste) rente die Schiphol Group op haar beurt dient te betalen op de betreffende leningen. De rente percentages vermeld bij de rentecaps betreffen het met de wederpartij afgesproken rente plafond. De rente die Schiphol Group is verschuldigd boven dit plafond wordt door de wederpartij vergoed. De rentecaps zijn exclusief kredietopslag.

De resterende looptijd van de leningen per 31 december 2009 is als volgt. Het deel van de leningen met een looptijd korter dan een jaar is opgenomen onder de kortlopende verplichtingen.

(in EUR 1.000)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar
EMTN programma	1.506.091	28.838	1.477.253	1.097.173	380.080
Schuldschein	193.022	-	193.022	-	193.022
Leningen AREB CV	106.002	-	106.002	106.002	-
Europese Investeringsbank	47.960	31.675	16.285	16.285	-
Overige leningen	54.789	237	54.552	53.340	1.212
Totale leningen	1.907.864	60.750	1.847.114	1.272.800	574.314

De totale boekwaarde van de leningen (tegen geamortiseerde kostprijs) staat in de volgende verhouding tot de reële waarde:

(in EUR 1.000)	Boekwaarde 31 December 2009	Reële waarde 31 December 2009
EMTN programma	1.506.091	1.616.900
Schuldschein	193.022	213.500
Leningen AREB CV	106.002	106.001
Europese Investeringsbank	47.960	47.960
Overige leningen	54.789	54.789
Totaal leningen	1.907.864	2.039.150

(in EUR 1.000)	Boekwaarde 31 December 2008	Reële waarde 31 December 2008
EMTN programma	1.451.700	1.552.528
Leningen AREB CV	106.001	106.001
Europese Investeringsbank	78.481	78.774
Overige leningen	59.761	59.761
Totaal leningen	1.695.943	1.797.064

De reële waarde wordt geschat door de toekomstige contractuele kasstromen te verdisconteren tegen de op dat moment gangbare marktrente die voor de geldnemer en voor vergelijkbare financiële instrumenten van toepassing is.

Het verloop van de leningen gedurende het boekjaar was als volgt:

(in EUR 1.000)	Leningen > 1 jaar	Leningen ≤ 1 jaar	Totaal
Boekwaarde 31 december 2007	699.270	83.103	782.373
Specificatie van mutaties in 2008			
Nieuw opgenomen	937.734	-	937.734
Rentebijdriving	396	-	396
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	- 167.431	167.431	-
Aflossing	- 8.184	- 83.103	- 91.287
Acquisities	18.038	-	18.038
Omrekeningsverschillen	48.489	-	48.489
Overige mutaties	200	-	200
Totaal mutaties in het boekjaar	829.242	84.328	913.570
Boekwaarde 31 december 2008	1.528.512	167.431	1.695.943
Specificatie van mutaties in 2009			
Nieuw opgenomen	394.193	-	394.193
Rentebijdriving	476	-	476
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	- 60.750	60.750	-
Aflossing	- 11.561	- 167.431	- 178.992
Omrekeningsverschillen	- 4.888	-	- 4.888
Overige mutaties	1.132	-	1.132
Totaal mutaties in het boekjaar	318.602	- 106.681	211.921
Boekwaarde 31 december 2009	1.847.114	60.750	1.907.864

De financiële instrumenten van Schiphol Group betreft de in deze paragraaf toegelichte leningen en derivaten alsook de vorderingen op deelnemingen (21), overige financiële belangen (22), leningen (24), handels- en overige vorderingen (27), liquide middelen (28), enkele posten onder de overige langlopende verplichtingen (37) en de handels- en overige schulden (39). Voor een nadere toelichting bij deze financiële instrumenten wordt verwezen naar de tussen haakjes vermelde paragrafen.

34. Leaseverplichtingen

De samenstelling van de lease verplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Wederpartij	Effectieve rente	Einde looptijd		
				2009	2008
P1 / Traverse	ABP	6.7%	2035	53.289	54.153
Triport	ABP	7.0%	2034	54.618	55.683
Verkeerstoren	Abinton B.V.	7.7%	2012	7.885	9.522
Overige				1.985	2.206
Totaal leaseverplichtingen				117.777	121.564

Van de leaseverplichtingen is per 31 december 2009 het kortlopende deel ad EUR 4,4 miljoen (per 31 december 2008 ad EUR 4,1 miljoen) verantwoord onder de kortlopende verplichtingen.

Het P1 / Traverse contract met ABP heeft een totale looptijd van 40 jaar met tussentijdse opties tot verlenging van het huurcontract na 15 en na 30 jaar. Op die momenten kan tevens gekozen worden voor een aankoop van P1 en de traverse of verkoop aan een derde van P1 (ten gunste van het ABP) en aankoop van de traverse. Na verstrijken van 40 jaar heeft Schiphol Group de optie P1 en de traverse te huren voor een onbepaalde tijd tegen EUR 45 per jaar (in euro) of te kopen voor EUR 45 (in euro). De huur wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van prijsindexcijfers voor de gezinsconsumptie. De grond onder P1 / Traverse is in erfpacht uitgegeven aan ABP gedurende de termijn van de lease.

Het Triport contract met ABP heeft een totale looptijd van 40 jaar met tussentijdse opties tot beëindiging van de huurovereenkomst na 25 en na 30 jaar. Bij voortijdige beëindiging is Schiphol Group een afkoopsom en boeterente verschuldigd, waarna de opstallen eigendom worden van Schiphol Group. De huur wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van prijsindexcijfers voor de gezinsconsumptie. De grond onder Triport is in erfpacht uitgegeven aan ABP gedurende de termijn van de lease.

Voorts huurt Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V. (een 100% dochteronderneming van Schiphol Group, hierna Balnag) met ingang van 1992 gedurende een totale huurtermijn van 20 jaar, de verkeerstoren op het centrum van de luchthaven van een financieringsmaatschappij, Abinton B.V.. Gedurende dezelfde periode wordt de verkeerstoren door Balnag verhuurd aan Luchtverkeersleiding Nederland (hierna LVNL). Beide contracten betreffen een financiële lease. De vordering uit hoofde van de verhuur aan LVNL is opgenomen onder de leasevorderingen. Balnag heeft aan het einde van de looptijd een optie tot koop van de verkeerstoren van Abinton B.V. voor een bedrag van EUR 2,1 miljoen.

De resterende looptijd van de lease verplichtingen is per 31 december 2009 als volgt. Het deel van de lease verplichtingen met een looptijd korter dan een jaar is opgenomen onder de kortlopende verplichtingen.

(in EUR 1.000)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar
Nominale termijnen financiële lease contracten	243.172	12.023	231.149	44.921	186.228
Rentebestanddeel in financiële lease termijnen	- 125.395	- 7.655	- 117.740	- 28.545	- 89.195
Boekwaarde van de verplichtingen uit financiële lease	117.777	4.368	113.409	16.376	97.033

Het verloop van de lease verplichtingen gedurende het boekjaar was als volgt:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Boekwaarde 1 januari	121.564	124.928
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rentebijbeschrijving op lease verplichtingen	9.706	9.852
Betaalde lease termijnen	- 13.493	- 13.216
Totaal mutaties in het boekjaar	- 3.787	- 3.364
Boekwaarde 31 december	117.777	121.564

35. Personeelsbeloningen

De personeelsbeloningen betreffen de volgende netto verplichtingen:

(in EUR 1.000)	Vergoedingen na uitdiensttreding	Andere lange termijn personeelsbeloningen	Ontslag- vergoedingen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2008				
Waarde van de verplichtingen	40.907	9.979	2.707	53.593
Waarde van de beleggingen	12.971	-	-	12.971
	27.936	9.979	2.707	40.622
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 392	-	244	- 148
Verplichting in de balans	27.544	9.979	2.951	40.474
Boekwaarde 31 december 2009				
Waarde van de verplichtingen	43.228	10.656	2.647	56.531
Waarde van de beleggingen	14.645	-	-	- 14.645
	28.583	10.656	2.647	41.886
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 3.541	-	- 11	- 3.552
Verplichting in de balans	25.042	10.656	2.636	38.334

Vergoedingen na uitdiensttreding betreffen toegezegd-pensioenregelingen, functioneel leeftijdsontslag en tegemoetkoming ziektekosten gepensioneerden.

Andere lange termijn personeelsbeloningen betreffen jubilea-uitkeringen, variabele beloning (lange termijn), sabbatical leave en loonsuppletie bij arbeidsongeschiktheid.

Ontslagvergoedingen betreffen wachtgeld, BUT en Loonsuppletie werkloosheid anders dan die zijn opgenomen in de voorziening organisatie aanpassing.

De toegezegd-pensioenregeling die Schiphol Group heeft ondergebracht bij ABP wordt verantwoord als toegezegde-bijdragenregeling. Een nadere toelichting hieromtrent is opgenomen in paragraaf 40. De pensioenregelingen van enkele dochtermaatschappijen die ook kwalificeren als toegezegd-pensioenregeling worden wel als zodanig verantwoord. Ten aanzien van deze pensioenregelingen hebben de waarde van de verplichtingen, de waarde van de beleggingen en de niet in aanmerking genomen actuariële resultaten zich gedurende de afgelopen jaren als volgt ontwikkeld:

(in EUR 1.000)	2009	2008	2007	2006	2005
Boekwaarde 31 december					
Waarde van de verplichtingen	18.904	15.440	16.585	14.420	11.014
Waarde van de beleggingen	14.645	12.036	13.631	12.047	8.413
	4.259	3.404	2.954	2.373	2.601
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 3.139	- 1.729	- 951	- 240	- 473
Verplichting in de balans	1.120	1.675	2.003	2.133	2.128

De verschillende personeelsbeloningen gaven aanleiding tot de volgende kosten ten laste van het boekjaar:

(in EUR 1.000)	Vergoedingen na uitdiensttreding	Andere lange termijn personeelsbeloningen	Ontslagvergoedingen	Totaal
Opbouw of toekenning van rechten	2.068	1.743	454	4.265
Toevoeging van interest	2.207	331	89	2.627
Actuariële winsten en verliezen in het boekjaar	-	- 340	-	- 340
Vrijval (o.m. door wijziging van de regeling)	- 741	-	-	- 741
Verwachte baten uit beleggingen	- 739	-	-	- 739
Overige kosten	81	- 5	1	77
Totale kosten ten laste van 2008	2.876	1.729	544	5.149
Opbouw of toekenning van rechten	1.742	1.380	1.340	4.462
Toevoeging van interest	2.195	355	70	2.620
Actuariële winsten en verliezen in het boekjaar	23	648	- 50	621
Vrijval (o.m. door wijziging van de regeling)	- 36	- 326	-	- 362
Verwachte baten uit beleggingen	- 699	-	-	- 699
Overige kosten	- 323	25	- 54	- 352
Totale kosten ten laste van 2009	2.902	2.082	1.306	6.290

Ten aanzien van de toegezegdpensioenregelingen onder de vergoedingen na uitdiensttreding wordt in 2010 een totale last voor de werkgever verwacht van EUR 2,0 miljoen. De werkelijke lasten uit hoofde van deze regelingen bedroegen in 2009 EUR 1,2 miljoen, zoals toegelicht onder personeelsbeloningen in toelichting 5.

Het verloop van de verplichtingen uit hoofde van de betreffende personeelsbeloningen gedurende het boekjaar was als volgt:

(in EUR 1.000)	Andere lange termijn			Totaal
	Vergoedingen na uitdiensttreding	personeelsbeloningen	Ontslagvergoedingen	
Boekwaarde 31 december 2007	30.155	9.361	4.278	43.794
Specificatie van mutaties in 2008				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	2.876	1.729	544	5.149
(De)consolidatie	-	- 9	-	- 9
Uitkeringen gedurende het boekjaar	- 3.625	- 1.102	- 1.871	- 6.598
Betaling van premies	- 1.870	-	-	- 1.870
Overige mutaties	8	-	-	8
Totaal mutaties in het boekjaar	- 2.611	618	- 1.327	- 3.320
Boekwaarde 31 december 2008	27.544	9.979	2.951	40.474
Specificatie van mutaties in 2009				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	2.902	2.082	1.306	6.290
Uitkeringen gedurende het boekjaar	- 3.587	- 1.405	- 1.622	- 6.614
Betaling van premies	- 1.817	-	-	- 1.817
Overige mutaties	-	1	-	1
Totaal mutaties in het boekjaar	- 2.502	678	- 316	- 2.140
Boekwaarde 31 december 2009	25.042	10.657	2.635	38.334

De verplichtingen uit hoofde van personeelsbeloningen zijn berekend uitgaande van de volgende actuariële veronderstellingen en inschattingen van het management:

	31 december 2009	31 december 2008
Disconteringsvoet	5,00%	5,75%
Beleggingsrendement	5,00%	5,75%
Inflatie	2,00%	2,00%
Algemene salarisstijging	2,00%	2,00%
Overlevingskansen	Generatietafels AG inclusief sterftetrend (generatietafels) met een terugstelling van 3 jaar voor mannen en 1 jaar voor vrouwen	Generatietafels AG inclusief sterftetrend (generatietafels) met een terugstelling van 3 jaar voor mannen en 1 jaar voor vrouwen
Individuele salarisstijging, afhankelijk van leeftijd	4,00% (tot 39 jaar), 3,00% (tot 49 jaar), 2,00% (tot 59 jaar), 2,00% (tot 65 jaar)	4,00% (tot 39 jaar), 3,00% (tot 49 jaar), 2,00% (tot 59 jaar), 2,00% (tot 65 jaar)
Leeftijdverschil	Aangenomen wordt dat mannelijke deelnemers 3 jaar ouder zijn dan hun echtgenote	Aangenomen wordt dat mannelijke deelnemers 3 jaar ouder zijn dan hun echtgenote
Arbeidsongeschiktheid	UKV 2007-IV, gebaseerd op instroom 2006 en 2007	UKV 2007-IV, gebaseerd op instroom 2006 en 2007
Ontslagkansen, afhankelijk van leeftijd	4,20% (voor 25 jaar) tot 0,10% (voor 60 jaar)	4,20% (voor 25 jaar) tot 0,10% (voor 60 jaar)
Blijfkansen (met betrekking tot FLO)	100%	100%

Voor een nadere toelichting bij de verplichtingen uit hoofde van de pensioenregeling bij ABP wordt verwezen naar de paragraaf Voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen.

36. Overige voorzieningen

Onder toelichting 8 zijn de organisatieaanpassing en de daarmee gemoeide kosten nader uiteengezet. Terzake van deze organisatie aanpassing resteert per 31 december 2009 een voorziening van EUR 20,8 miljoen.

In 2004 is vast komen te staan dat Schiphol Group een verplichting heeft in het kader van enkele claims en geschillen. De terzake van deze claims en geschillen gezamenlijk ten laste van 2004 getroffen voorziening van EUR 10,0 miljoen is in 2009, evenals in 2008, ongewijzigd gebleven.

De voornaamste van voornoemde claims en geschillen betreft de gevolgen van het bouwverbod dat vanaf 19 februari 2003 tot 28 juni 2007 voor het Groenenbergterrein van kracht was. Bebouwing van het Groenenbergterrein zou de gebruiksmogelijkheden van de Aalsmeerbaan, naar de in 2003 beschikbare inzichten, ernstig kunnen verstoren. Door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is daarom in februari 2003 voor dit terrein een bouwverbod ex. artikel 38 van de Luchtvaartwet (Lvw) afgekondigd. De economische eigenaar van het terrein (Schiphol) heeft in juni 2003 een claim ingediend bij Schiphol Group voor de schade die de wet voorziet bij het treffen van dit bouwverbod.

Op basis van voortschrijdend inzicht en nieuwe gegevens is door de Minister van Verkeer en Waterstaat geoordeeld dat handhaving van het bouwverbod voor het terrein niet langer nodig was. Op 28 juni 2007 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, naar aanleiding van een verzoek van Schiphol Group, het bouwverbod opgeheven. Zoals bij de schadeloosstelling bij het opleggen van het bouwverbod is ook in de wet voorzien in een regeling bij opheffing en waardevermeerdering (afzonderlijke terugbetalingprocedure ex artikel 55 Lvw). Deze procedure is door Schiphol Group tegen Chipshol aangehangig gemaakt bij de Rechtbank Haarlem. In 2007 heeft Schiphol Group een bedrag van EUR 19,0 miljoen (EUR 16,0 miljoen met rente) ter voldoening van een tussenvonnis bij wijze van voorschot aan Chipshol betaald. Chipshol heeft op last van de rechter ter afdekking van het restituerisico van dit bedrag een bankgarantie ten behoeve van Schiphol Group gesteld van EUR 21,5 miljoen. In haar eindvonnis van 30 januari 2008 heeft de rechtbank de schadeloosstelling die Schiphol Group aan Chipshol moet betalen op basis van artikel 50 Lvw bepaald op EUR 16,0 miljoen (vermeerderd met wettelijke rente). De claim van Chipshol inzake belastingschade is afgewezen. Beide partijen zijn tegen de tussenvonnissen en het eindvonnis in cassatie gegaan. Er is – kort gezegd – door de luchthaven een procedure ex artikel 55 Lvw aangehangig gemaakt om vast te stellen welke waardevermeerdering van de grond van het Groenenbergterrein heeft plaats gevonden na opheffing van het bouwverbod om zodoende te komen tot vaststelling van het bedrag dat door Chipshol dient te worden betaald respectievelijk wat in mindering komt op het door Schiphol betaalde voorschot. De zekerstelling voor het restituerisico is door de rechter gehandhaafd, ook nadat de Rechtbank Haarlem in de art 55 Lvw-procedure de waardestijging van het Groenenbergterrein bij tussenvonnis d.d. 28 januari 2009, als gevolg van de opheffing van het bouwverbod, op nihil heeft gesteld.

De Hoge Raad heeft op 19 februari 2010 arrest gewezen in de Art 50 Lvw-procedure en oordeelt dat het eindvonnis van de Rechtbank Haarlem d.d. 30 januari 2008 niet in stand kan blijven. Geoordeeld is dat Chipshol recht op schadevergoeding toekomt door oplegging van het bouwverbod, maar tevens dat Schiphol Group recht heeft op vergoeding van waardevermeerdering door de opheffing daarvan. De hoogte van de vergoedingsplicht zal door het Hof Amsterdam worden vastgesteld, waarbij daarnaast aspecten als eigen schuld van Chipshol, dubbel-tellingen met schikkingen die Chipshol getroffen heeft met gemeente Haarlemmermeer en provincie Noord-Holland enerzijds en niet opgenomen component belastingschade anderzijds, moeten worden mee gewogen.

Gelet op het voorgaande is de directie van mening dat op dit moment de schatting die zij heeft gemaakt van de verplichtingen die Schiphol Group per saldo jegens Chipshol zal hebben niet hoeft te worden herzien. Zij verwacht dat het uiteindelijke restbedrag aan schadeloosstelling dat Schiphol Group aan Chipshol verschuldigd blijkt inzake het Groenenbergterrein de voorziening die terzake is getroffen niet zal overschrijden.

37. Overige langlopende verplichtingen

De samenstelling van de overige langlopende verplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Vooruitontvangen erfpacht	86.940	86.449
Ongerealiseerde winst inbreng Schiphol Logistics Park CV	3.646	4.590
Verplichting Stichting Mainport en Groen	4.300	6.400
Huurincentives	415	539
Overige	1.611	-
	96.912	97.978

De post vooruitontvangen erfpacht betreft de door Schiphol Group vooruitontvangen huurtermijnen op grond die derden van haar in erfpacht hebben verkregen. Deze post wordt over de termijn van de onderliggende overeenkomsten ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht.

In 2006 heeft SRE B.V. een terrein ingebracht in Schiphol Logistics Park CV en daarmee een belang verworven in deze vennootschap van ruim 38%. Het verschil tussen de reële waarde van het terrein bij inbreng van EUR 23,7 miljoen en de totale kostprijs van het terrein van EUR 11,7 miljoen bedraagt 12,0 miljoen. In overeenstemming met de grondslagen van waardering en resultaatbepaling dient van deze winst het deel gelijk aan het belang van SRE B.V. in Schiphol Logistics Park CV van ruim 38% of wel EUR 4,6 miljoen als ongerealiseerd te worden beschouwd. In 2009 is de grond gedeeltelijk verkocht en is een deel van de winst gerealiseerd.

Schiphol Group heeft ten laste van het boekjaar 2006 EUR 8,5 miljoen ter beschikking gesteld aan de Stichting Mainport en Groen. Dit bedrag is in 1996 toegezegd met de afspraak dat uitkering zou plaatsvinden op basis van nader uitgewerkte plannen. Per 31 december 2009 is de tweede termijn van 25% verantwoord onder de kortlopende schulden en onder de overige langlopende verplichtingen de twee resterende termijnen van 25%. De Stichting Mainport en Groen zet zich in voor een aantrekkelijk groen landschap om de luchthaven Schiphol.

Huurincentives betreft de kostprijs van voordelen die Schiphol Group heeft verstrekt aan huurders bij aanvang van hun huurcontract. Deze worden over de termijn gedurende welke de huurincentives van toepassing zijn ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht.

38. Winstbelasting

De winstbelasting wordt berekend over de commerciële winst, rekening houdend met permanente verschillen tussen de commerciële en de fiscale winstberekening. De winstbelasting over waardeveranderingen, voor zover deze in het binnenland zijn behaald, wordt tot het moment van realisatie verantwoord onder de latente belastingvorderingen en verplichtingen. De schuld uit hoofde van winstbelasting in de balans per 31 december 2009 van EUR 3,5 miljoen betreft de som van de over de jaren 2007 tot en met 2009 nog verschuldigde winstbelasting. Hierop zijn de reeds betaalde voorlopige aanslagen in mindering gebracht.

Versillen tussen de betaalde winstbelasting volgens het kasstroomoverzicht en de winstbelasting in de winst- en verliesrekening betreffen toevoegingen en onttrekkingen aan latente belastingvorderingen en verplichtingen, schattingsverschillen in belastbare bedragen in voorlopige aanslagen en definitieve aanslagen en afrekeningen over oude jaren.

39. Handels- en overige schulden

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

(in EUR 1.000)	2009	2008
Schulden aan leveranciers	77.707	109.247
Schulden aan banken	-	161.246
Schulden ter zake van loonbelastingen en premies sociale verzekeringen	5.551	5.846
Schulden ter zake van pensioenen	4.327	611
Te betalen interest	73.505	24.045
Verplichting schrijnende gevallen	-	10.000
Verplichting Stichting Mainport en Groen	2.100	2.100
Nog te betalen kosten	61.090	87.308
Verplichting Martinair	15.700	15.700
Vooruitontvangen baten	36.258	39.203
Af te dragen vliegbelasting	-	60.207
Vooruitontvangen erfpacht	1.619	1.162
Huurincentives	540	449
Overige schulden	64.494	19.985
	342.891	537.109

Zoals beschreven onder toelichting 33 heeft Schiphol Group in 2008 een Euro-Commercial Paper (ECP) programma gelanceerd met een limiet van EUR 750 miljoen. Op 31 december 2008 stond een bedrag van EUR 161,2 miljoen aan kortlopende leningen uit onder het ECP programma welke waren begrepen onder de schulden aan banken. De resterende looptijd bedroeg gemiddeld 1 maand. Per 31 december 2009 stonden geen leningen uit onder het ECP programma.

De schuld aan Martinair Holland N.V. van EUR 15,7 miljoen vloeit voort uit een contract dat eind 2006 door SRE B.V. en Martinair Holland N.V. werd ondertekend voor de realisatie van een nieuw hoofdkantoor voor Martinair Holland N.V. van circa 13.000 m² op Schiphol-Oost. Inmiddels hebben Martinair Holland N.V. en Transavia B.V. echter besloten gezamenlijk hun intrek te nemen in Transport, het kantoorpand dat Schiphol Real Estate momenteel in ontwikkeling heeft. Met de voortijdige beëindiging van haar huidige erfpachtcontract, welke zou aflopen

in 2042, en verhuizing van Schiphol-Centrum naar Schiphol-Oost maakt Martinair Holland N.V. plaats voor een mogelijke toekomstige uitbreiding van de terminal. De investering betreft de verkrijging door Schiphol Group van het economische eigendom van de betreffende grond. Deze grond zal door Martinair Holland N.V. als bouwterrein (vrij van opstallen) aan Schiphol Group worden geleverd nadat zij haar nieuwe kantoorruimte heeft kunnen betrekken en het oude hoofdkantoor heeft kunnen slopen. Het bedrag van EUR 15,7 miljoen is toegevoegd aan de boekwaarde van het betreffende terrein onder de activa in aanbouw ten behoeve van operationele activiteiten. Betaling zal plaatsvinden bij oplevering van de grond.

Schiphol Group heeft ten laste van het boekjaar 2006 EUR 10,0 miljoen beschikbaar gesteld, en in 2009 betaald, voor een verbetering van het woon- en werkklimaat in de omgeving van de luchthaven. Deze financiële bijdrage komt ten goede aan omwonenden die zich in een zogenoemde schrijnende situatie bevinden. Zij ondervinden ernstige hinder van het vliegverkeer maar vallen buiten alle wettelijke regels die dit moeten compenseren. Voor deze omwonenden worden maatregelen op maat ontwikkeld om hun problemen te helpen oplossen. In 2008 is een onafhankelijke Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio opgericht die vorenstaande zal begeleiden.

Gedurende 1 juli 2008 tot 1 juli 2009 bracht Schiphol Group maandelijks bij de luchtvaartmaatschappijen de vliegbelasting in rekening en droeg deze op kwartaalbasis af aan de overheid. De verplichting van EUR 60,2 miljoen eind 2008 betreft de vliegbelasting over het laatste kwartaal van 2008. Per 1 juli 2009 is het tarief van de vliegbelasting op nul gezet.

Onder de overige schulden is per 31 december 2009 het onder de "cash collateral" overeenkomst met JPMorgan gestorte onderpand van circa EUR 33 miljoen verantwoord

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

40. Voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen

Pensioenregeling

Schiphol Group heeft de pensioenregeling ondergebracht bij het ABP. Op basis van de bepalingen in de pensioenregeling kwalificeert de regeling als een toegezegd-pensioenregeling. Dit betekent dat Schiphol Group haar proportionele aandeel in de contante waarde van toegekende aanspraken, de fondsbeleggingen en de baten en lasten die voortvloeien uit de regeling dient weer te geven, inclusief bijbehorende informatie op te nemen in de toelichting. Schiphol Group beschikt evenwel over onvoldoende informatie om de verwerkingsmethodiek voor toegezegd-pensioenregelingen toe te passen. Naar informatie van het ABP is ABP op dit moment niet in staat de gegevens aan te leveren die noodzakelijk zijn voor het verantwoorden van de pensioenregeling als een toegezegd-pensioenregeling. Er is geen consistente en betrouwbare basis om de verplichting, fondsbeleggingen en kosten van de regeling van ABP toe te rekenen aan individuele aangesloten werkgevers die deelnemen aan het plan. Dit omdat de regeling de aangesloten werkgevers blootstelt aan actuariële risico's die verband houden met de huidige en voormalige werknemers van andere aangesloten werkgevers. Dientengevolge wordt de regeling verwerkt volgens de methodiek voor toegezegde-bijdragenregelingen. Schiphol Group heeft de premie die verschuldigd is aan het ABP als last in de winst en verliesrekening verantwoord. Voor zover de premie nog niet is betaald, is een verplichting opgenomen op de balans.

Terzake van het proportionele aandeel van Schiphol Group in overschotten of tekorten van het pensioenfonds kan nog het volgende worden opgemerkt. Het reglement voorziet in geen enkel opzicht in de mogelijkheid van bijstortingen en of onttrekkingen aan het fonds. Voor Schiphol Group zullen overschotten en tekorten daardoor uitsluitend kunnen leiden tot wijzigingen in de in de toekomst af te dragen premie. De hoogte van de premie is afhankelijk van de (verwachtingen ten aanzien van de) financiële positie van het pensioenfonds, welke positie wordt uitgedrukt in een dekkingsgraad. De dekkingsgraad van ABP is in de tweede helft van 2009 gestegen van 98% naar 109%. Deze ontwikkeling heeft het ABP doen besluiten de eerder aangekondigde tijdelijke verhogingen van de pensioenpremie per 1 juli 2009 met 1% en per 1 januari 2010 met 2% terug te draaien respectievelijk geen doorgang te laten hebben.

ABP doet periodiek onderzoek naar de ontwikkeling van de levensverwachting. Omdat hieruit gebleken is dat Nederlanders langer leven dan voorheen verwacht, heeft ABP deze gestegen levensverwachting doorberekend in de verplichtingen, de pensioenuitkeringen die het fonds nu en in de toekomst moet verrichten. Die verplichtingen nemen hierdoor fors toe. Dat heeft een (eenmalig) drukkend effect op de dekkingsgraad; deze daalt daardoor van 109% naar 104% ultimo 2009.

Convenanten inzake de toekomstige ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol

De Alderstafel is opgericht in december 2006 en is een overlegtafel onder voorzitterschap van de heer Hans Alders. Het doel is om het kabinet te adviseren over de balans tussen de groei van de luchtvaart op Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de omgeving voor de korte (tot en met 2010) en de middellange termijn (tot en met 2020). Aan de Alderstafel komen alle betrokken partijen samen: het Rijk (vertegenwoordigers van de ministeries van Verkeer & Waterstaat en van VROM), de luchtvaartpartijen (Schiphol Group, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), KLM), een aantal regionale en lokale overheden (de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen, Uitgeest en Amsterdam) verenigd in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), vertegenwoordigers van omwonenden van Schiphol via de CROS (Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol) en de VGP (Vereniging Gezamenlijke Platforms).

Op 14 juni 2007 heeft de Alderstafel zijn advies uitgebracht over de toekomst van Schiphol en de regio voor de korte termijn (tot 2010). Dit advies is nader uitgewerkt in twee convenanten: "leefbaarheid" en "hinderbeperkende maatregelen Schiphol". Op 1 oktober 2008 heeft de Alderstafel haar advies voor de middellange termijn (tot 2020) aangeboden aan de minister van V&W en de minister van VROM. Dit advies is nader uitgewerkt in drie convenanten: "omgevingskwaliteit middellange termijn", "hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn" en "behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit". De laatstgenoemde drie convenanten omvatten tevens de afspraken uit de eerstgenoemde twee convenanten. De uitvoering van de afspraken ligt sinds die tijd bij de betrokken partijen. Tenminste tweemaal per jaar wordt de voortgang hierover besproken aan de Alderstafel.

Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn.

De onder dit convenant te maken afspraken betreft gebiedsgerichte projecten (verbetering van de omgevingskwaliteit in een bepaald gebied), individuele maatregelen (verbetering in individuele, schrijnende gevallen van overlast) en generieke afspraken. Schiphol Group heeft (ten laste van het boekjaar 2006) EUR 10 miljoen beschikbaar gesteld voor de korte termijn (tot 2010), uitsluitend bestemd voor de financiering van individuele maatregelen voor schrijnende gevallen. Het Rijk en de provincie Noord-Holland hebben ieder eveneens EUR 10 miljoen ter beschikking gesteld, voor de financiering van alle genoemde maatregelen. De drie partijen hebben daarnaast de intentie, indien de gekozen aanpak succesvol is gemeten aan de inhoudelijke criteria uit het convenant, het proces en het beschikbaar komen van projecten waarvan de primaire financiering is geregeld, ieder een tweede bedrag van EUR 10 miljoen ter beschikking te stellen voor de middellange termijn (tot 2020).

Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn.

In dit convenant zijn onder meer afspraken opgenomen over verkeersvolume en selectiviteit (een maximum verkeersvolume van 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar), operationeel concept en baangebruik en een nieuw

normen- en handhavingstelsel. Terzake van hinderbeperkende maatregelen verplicht Schiphol Group zich specifiek, al dan niet in samenwerking met andere partijen, tot maatregelen ter beperking van grondgeluid (een geluidswerende voorziening ten westen van de Polderbaan), ontmoediging van operaties met "onderkant Hoofdstuk 3" vliegtuigen (marginaal conforme vliegtuigen), objectivering van criteria voor de prioritering van de plaatsing van nieuwe NOMOS meetposten en inzichtelijk maken van de huidige kwaliteitsborging van het NOMOS systeem, ontwikkelingen van een milieusimulator die de beleving van grondgeluid inzichtelijk maakt en uitbreiding van de informatievoorziening via het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS).

Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit.

De wereldwijde economische crisis leidt tot een forse terugval in aantal vliegtuigbewegingen. De verwachting is dat de luchtvaartmarkt zich – in lijn met de economische verwachtingen - in de komende jaren zal herstellen, maar in een lager groeitempo. Dit betekent dat de benodigde luchthavencapaciteit op Schiphol naar verwachting later, op enig moment in de periode 2015-2020, tekort gaat schieten.

Voor de realisatie van luchthavencapaciteit op de regionale velden zijn planologische procedures en andere voorbereidende activiteiten noodzakelijk voordat daadwerkelijk over deze extra capaciteit beschikt kan worden. De gemiddelde doorlooptijd hiervan en de betrokkenheid van belanghebbenden bij de totstandkoming en uitwerking van besluitvorming vergen een tijdig en zorgvuldig proces. Om die reden wordt vastgehouden aan de gemaakte afspraken in het convenant, effectuering daarvan vindt op een later moment plaats.

Partijen spannen zich ervoor in dat voor 31 december 2015, of zoveel eerder als de grens van 95% van de 510.000 vliegtuigbewegingen bereikt wordt, extra capaciteit op de regionale luchthavens van in totaal circa 35.000 vliegtuigbewegingen gerealiseerd kan worden. Voor 31 december 2012, of zoveel eerder als een of meerdere partijen dat noodzakelijk achten, wordt besluitvorming voorbereid over mogelijke verdere uitbreiding van de extra capaciteit op de regionale luchthavens tot in totaal 70.000 vliegtuigbewegingen. Schiphol Group zal een eigen visie opstellen over de ontwikkeling van de regionale luchthavens die onder haar verantwoordelijkheid vallen, inclusief de daarbij behorende benodigde investeringen. Schiphol Group ontwikkelt, in samenwerking met relevante partijen, maatregelen tot stimulering van de uitplaatsing van niet-mainportgebonden verkeer naar de regionale luchthavens.

Omlegging van de A9

In 2005 is betreffende de financiering van de omlegging van de A9 te Badhoevedorp een overeenkomst gesloten tussen de Staat der Nederlanden, de provincie Noord-Holland, de Gemeente Haarlemmermeer, het Regionaal Orgaan Amsterdam, de Gemeente Amsterdam en Schiphol Nederland B.V.. Op voorwaarde dat de omlegging van de A9 tegemoet komt aan door Schiphol Nederland B.V. gestelde condities in het kader van onder meer een doelmatige besteding van middelen, doorstroming van het verkeer en ontsluiting van het luchthavenareaal is een geconditioneerde bijdrage in de kosten van de omlegging toegezegd van maximaal EUR 15,0 miljoen, welke volgens de huidige planning in 2011 betaalbaar zal zijn. De bijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd, welke indexering niet is begrepen in voornoemd bedrag.

In het voorjaar van 2007 hebben Schiphol Group en de Gemeente Haarlemmermeer overeenstemming bereikt over een additionele bijdrage van EUR 14,8 miljoen uit de gebiedsontwikkeling Elzenhof ten behoeve van de omlegging van de A9. Dit bedrag wordt geïndexeerd. Aan deze bijdrage heeft Schiphol Group als voorwaarde gesteld dat onomkeerbare planologische medewerking wordt verleend aan de ontwikkeling van 100.000 m² van het gebied Elzenhof dat in eigendom is van Schiphol Group. Aan deze medewerking kan invulling worden gegeven in de vorm van een artikel 19 vrijstelling of in de vorm van bestemmingsplannen. Dit laatste is mede bepalend voor het tijdstip waarop en de termijnen waarin voornoemde bijdrage door Schiphol Group zal worden betaald.

Omliegging van de N201

In 2005 is betreffende de financiering van de omliegging van de N201 tussen Uithoorn en Hoofddorp een overeenkomst gesloten tussen de Provincie Noord-Holland en Schiphol Nederland B.V.. In deze overeenkomst heeft Schiphol Nederland B.V. een bijdrage toegezegd van maximaal EUR 5,0 miljoen in geld (betaalbaar achteraf in gelijke jaarlijkse termijnen) en maximaal EUR 7,0 miljoen in natura. Aan de bijdrage zijn voorwaarden verbonden in het kader van realisatie van de voor Schiphol Group meest wezenlijke onderdelen van het project, waarborging van de (strategische) belangen en de mainport positie van de luchthaven, doelmatige besteding van middelen en transparantie in de financiële verantwoording. Eén jaar nadat de vereiste ruimtelijke bestemmingswijzigingen met betrekking tot de voor Schiphol Group meest wezenlijke onderdelen van het project onaantastbaar zijn geworden, wordt de eerste termijn van de bijdrage in geld opeisbaar. Volgens de huidige verwachtingen zal dit het geval zijn in 2012. Vooruitlopend op het onvoorwaardelijk worden van onze verplichting wordt aan de bijdrage in natura al met ingang van 2005 invulling gegeven door de detachering van medewerkers van Schiphol Group of derden, werkzaam op het gebied van projectmanagement en/of daaraan ondersteunende diensten.

Watersaneringsplan

Om de kwaliteit van het oppervlaktewater duurzaam te verbeteren, is in 2007 een saneringsplan opgesteld voor het terugdringen van de schadelijke effecten van de-icing. De saneringsplannen omvatten bronreducerende maatregelen (Saneringsplan 1) en infrastructurele maatregelen (Saneringsplan 2). Voor Saneringsplan 2 is inmiddels een alternatief gekomen, Saneringsplan 3. Hiermee zullen dezelfde doelen worden gerealiseerd maar tegen naar verwachting lagere investeringen. Het plan is inmiddels ter goedkeuring voorgelegd aan het Hoogheemraadschap. De uitvoering van het plan zal naar verwachting tot en met 2015 in beslag nemen.

De directie van Schiphol Group kan nog geen betrouwbare inschatting maken van de investeringen en kosten die op grond van het saneringsplan in de komende jaren voor rekening zullen komen van Schiphol Group.

Compensatie stikstofdioxide

In 2008 is het gewijzigde 'Luchthavenverkeerbesluit Schiphol' ('LVB') in werking getreden. Het LVB is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchtverkeer van Amsterdam Airport Schiphol. In dit besluit zijn o.a. maatregelen opgenomen die de verwachte toename van de concentratie van stikstofdioxide meer dan voldoende compenseren. In dit besluit is bepaald dat Schiphol Group zorg draagt voor het tenminste 60% van de vliegtuigafhandelingsplaatsen te voorzien van een vaste stroomaansluiting en van een voorziening voor preconditioned air per 1 januari 2010. Amsterdam Airport Schiphol heeft in 2009 het ministerie van Verkeer en Waterstaat verzocht deze doelstelling op een efficiëntere wijze te mogen invoeren. In de ontwerpwijziging van het LVB wordt de mogelijkheid geboden om de aanleg op een alternatieve, efficiëntere manier in te vullen en de aanleg te temporiseren. Het komt erop neer dat er jaarlijks, vanaf 2010, op 15-16 vliegtuigafhandelingsplaatsen vaste stroomvoorzieningen en voorzieningen voor preconditioned air worden aangelegd. Deze ontwerpwijziging wordt naar verwachting begin 2011 definitief.

De directie van Schiphol Group kan nog geen betrouwbare inschatting maken van de investeringen en kosten die op grond van het gewijzigde 'Luchthavenverkeerbesluit Schiphol' in de komende jaren voor rekening zullen komen van Schiphol Group.

Havengeldverrekeningen

Op 15 april 2009 heeft de NMa, naar aanleiding van een klacht van KLM en Board of Airlines Representatives in the Netherlands (Barin), besloten dat Schiphol de tarieven per 1 april 2009 met 3,5 miljoen diende te verlagen. Kosten voor de geluidswal bij de Polderbaan (voor het verminderen van de negatieve effecten van grondlawaai van taxiënde vliegtuigen) en kosten voor het werven en opleiden van bagage-afhandelingspersoneel mochten naar mening van de NMa niet in de tarieven worden opgenomen. Ook mocht Schiphol de kosten voor de accoun-

tantscontrole in het kader van de Wet Luchtvaart ('Regulatory Accounts') in 2007 niet in de tarieven verrekenen. Op grond van dit besluit heeft Schiphol met terugwerkende kracht tot 1 april 2009 de tarieven verlaagd. Schiphol heeft tegen het besluit van de NMa beroep aangetekend.

EasyJet heeft een klacht bij de NMa ingediend tegen de tarieven per 1 april 2009 met betrekking tot het verschil in de passagierstarieven tussen O&D- en transferpassagiers. De NMa heeft deze klacht op 14 juli 2009 ongegrond verklaard. EasyJet is tegen dit besluit bij de rechtbank in beroep gegaan.

Er zijn door luchtvaartmaatschappijen zienswijzen ingediend op het ontwerpbesluit van de NMa, zoals gepubliceerd in oktober 2009, m.b.t. de mogelijkheid om tussentijdse wijzigingen in het Toerekeningssysteem door te voeren. Het risico bestaat dat deze optie tot tussentijdse wijzigingen zal worden teruggedraaid. Het effect van een eventuele correctie hiervan wordt echter niet als materieel ingeschat.

Vernieuwing Grensmanagement (No-Q)

Schiphol Group en de Immigratie- en Naturalisatiedienst (IND) van het Ministerie van Justitie hebben medio 2009 besloten, als onderdeel van hun doorlopende samenwerking op het gebied van veiligheid en beveiliging op Amsterdam Airport Schiphol, een gezamenlijk programma Vernieuwing Grensmanagement te starten. Het programma heeft als doelstelling om bij te dragen aan veiligheid en kwaliteit en snelheid van dienstverlening door een effectief en efficiënt grenstoezichtproces te creëren, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de inzet van zowel informatie gestuurd optreden op basis van vooraf ontvangen informatie over passagiers en hun bagage als het toepassen van nieuwe concepten voor automatische grens passage. Schiphol Group en de IND hebben eenmalige financiële bijdragen aan het programma toegezegd van maximaal EUR 16 miljoen respectievelijk maximaal EUR 10 miljoen voor het ontwikkelen en toepassen van een nieuw concept voor automatische grens passage zoals dat thans wordt onderzocht en uitgewerkt in het project No-Q. De bijdrage van Schiphol Group zal naar verwachting beschikbaar worden gesteld in de periode 2010 tot en met 2013.

Overige voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen

Schiphol Group heeft voor 2009 een verplichting van EUR 0,6 miljoen inzake Het Schipholfonds en heeft garanties verstrekt ten behoeve van door personeel opgenomen leningen ter hoogte van EUR 0,8 miljoen. Aan de Provincie Noord Holland is een bankgarantie verstrekt tot een bedrag van EUR 2,3 miljoen met betrekking tot betalingsverplichtingen voortvloeiend uit het besluit 'Opslaan in ondergrondse tanks'. In relatie tot de ontwikkeling van Avioport Logistics Park door dochtermaatschappij Avioport Spa zijn garanties afgegeven tot een gezamenlijk bedrag van EUR 3,2 miljoen (het aandeel van Schiphol Group betreft EUR 2,2 miljoen). Villa Carmen Srl heeft een bankgarantie verstrekt aan bouwondernemingen van EUR 5,5 miljoen, waarvan EUR 4,4 miljoen is geëffectueerd per 31 december 2009 (het aandeel van Schiphol Group betreft EUR 2,1 miljoen).

Daarnaast zijn nog diverse andere claims tegen N.V. Luchthaven Schiphol (hierna de vennootschap) en/of haar groepsmaatschappijen ingediend en zijn geschillen aanhangig. Alle claims worden betwist. Over de claims en geschillen is door de vennootschap juridisch advies ingewonnen. De afloop van de onderhandelingen en/of procedures kan evenwel niet met zekerheid worden voorspeld. Dientengevolge is het op dit moment nog onvoldoende duidelijk of een en ander zal leiden tot daadwerkelijke verplichtingen voor de vennootschap en/of haar groepsmaatschappijen. Voor deze claims en geschillen is daarom per balansdatum geen voorziening opgenomen in de balans.

Voorts heeft de vennootschap claims ingediend respectievelijk geschillen aanhangig gemaakt bij derden. Op dit moment is nog onvoldoende duidelijk of de vennootschap wat betreft deze zaken in het gelijk zal worden gesteld. Dientengevolge zijn voornoemde vorderingen per balansdatum niet in de balans opgenomen.

Toelichting op het geconsolideerde kasstroomoverzicht

41. Kasstroom uit bedrijfsoperaties

De kasstroom uit bedrijfsoperaties kan als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Resultaat	132.709	186.878
Winstbelasting	- 9.929	63.768
Resultaat deelnemingen	- 26.939	- 10.187
Financiële baten en lasten	91.228	53.682
	54.360	107.263
Exploitatieresultaat	187.069	294.141
Aanpassingen voor:		
Afschrijvingen	182.863	172.022
Bijzondere waardeveranderingen	13.235	298
Resultaat uit verkoop vastgoed	- 95	- 2.481
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	40.135	- 19.056
Overige niet kas mutaties leasevorderingen en verplichtingen	- 4.895	- 10.596
Resultaat uit verkoop activa	- 112	- 22
Mutatie overige voorzieningen en personeelsbeloningen	18.652	- 3.320
	249.783	136.845
Exploitatieresultaat na aanpassingen	436.852	430.986
Veranderingen in werkkapitaal	- 48.310	72.819
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	388.542	503.805

42. Acquisities

De acquisities kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Verwerving belang in Aéroports de Paris S.A.	-	538.167
Uitbreiding belang in Brisbane Airport Cooperation Holdings Ltd	-	28.085
Uitbreiding belang in Airport Real Estate Basisfonds CV	-	17.754
	-	584.006

Verwerving belang in Aéroports de Paris S.A. (ADP)

Op 1 december 2008 hebben Schiphol Group en Aéroports de Paris S.A. (ADP) een wederzijds aandelenbelang in elkaar genomen van 8%. De totale kostprijs bedraagt EUR 538,2 miljoen, inclusief EUR 8,2 miljoen voor acquisitiekosten.

De vastgestelde reële waarde van ons aandeel van 8% in de netto identificeerbare activa van ADP is als volgt:

(in EUR 1.000.000)	Boekwaarde	Reële waarde
Materiële vaste activa	432,6	432,6
Vastgoedbeleggingen	22,9	97,5
Deelnemingen	32,1	33,2
Overige langlopende vaste activa	8,7	8,7
Vlottende activa	88,0	88,0
Leningen	- 207,4	- 213,8
Personeelsbeloningen	- 24,1	- 19,2
Latente belasting verplichtingen	- 11,1	- 37,2
Overige langlopende verplichtingen	- 2,5	- 2,5
Kortlopende verplichtingen	- 93,2	- 93,2
Netto identificeerbare activa	246,0	294,1
Goodwill		244,1
Netto kasuitstroom		538,2

De uitwerking van de purchase price allocation geeft aan dat een hogere reële waarde wordt onderkend in de posten vastgoedbeleggingen en leningen en een lagere reële waarde in voorzieningen personeelsbeloningen. De voorts resterende goodwill houdt verband met de voordelen uit de strategische samenwerking en de te verwachten synergievoordelen.

Uitbreiding belang in Brisbane Airport Corporation Ltd (BACH)

Schiphol Group heeft op 4 november 2008 haar belang in Brisbane Airport Corporation Holding Ltd (BACH) uitgebreid met 3,1% tot 18,72%. De kostprijs, inclusief direct toe te rekenen kosten, van de ordinary shares bedraagt EUR 28,1 miljoen en is verantwoord onder de deelnemingen.

De vastgestelde reële waarde van aandeel van 3,1% in de netto identificeerbare activa van BACH is als volgt:

(in EUR 1.000.000)	Boekwaarde	Reële waarde
Vooruitbetaalde lease verplichtingen	1,0	6,1
Materiële vaste activa	20,9	27,6
Overige activa	19,0	19,0
Langlopende verplichtingen	- 37,7	- 37,7
Latente belasting verplichtingen	- 5,9	- 9,6
Kortlopende verplichtingen	- 1,2	- 1,2
Negatief eigen vermogen	3,9	3,9
Netto identificeerbare activa	0,0	8,1
Goodwill		20,0
Netto kasuitstroom		28,1

De uitwerking van de purchase price allocation geeft aan dat er een hogere reële waarde wordt onderkend in de posten vooruitbetaalde lease verplichtingen en materiële vaste activa. BACH heeft bij eerste toepassing van IFRS gekozen voor retrospectieve toepassing van IFRS 3, Schiphol Group voor prospectieve toepassing. De op grond hiervan door BACH in haar balans in aanmerking genomen goodwill wordt voor Schiphol Group verslaggeving-doeleinden gecorrigeerd. Hierdoor is het eigen vermogen van BACH negatief en wordt de deelneming in BACH door Schiphol Group op nihil gewaardeerd.

Uitbreiding belang in Airport Real Estate Basisfonds CV (AREB)

Op 1 juli 2008 heeft Schiphol Group haar belang in AREB uitgebreid van 50% naar 60,25% door overname van een deel van de aandelen van ING Real Estate. Ook na de overname houdt Schiphol Group, samen met de andere aandeelhouders, gezamenlijke zeggenschap in de vennootschap.

Voor wat betreft de acquisitie van additionele aandelen in AREB was de kostprijs gelijk aan de intrinsieke waarde van het ACRE Fund per 1 juli 2008. Het merendeel van de activa en passiva van AREB wordt gewaardeerd tegen reële waarde of een waarde die verondersteld mag worden daarvan een goede benadering te zijn. De overname heeft daarom niet geleid tot de verantwoording van goodwill.

Gebeurtenissen na balansdatum

Uitspraak van de Hoge Raad inzake Chipshol en Luchthaven Schiphol

Op 19 februari 2010 heeft de Hoge Raad besloten dat Chipshol als economisch eigenaar recht heeft op vergoeding door de Luchthaven van de schade, in het bijzonder de waardevermindering van de gronden, die het gevolg is van het opgelegde bouwverbod met betrekking tot het Groenenbergterrein. De Luchthaven heeft recht op vergoeding door Chipshol van de eventuele waardevermeerdering van de gronden die het gevolg is van de (inmiddels een feit zijnde) opheffing van het bouwverbod.

De beslissing van de rechtbank Haarlem dat de Luchthaven EUR 16 miljoen aan Chipshol moet betalen als schadeloosstelling kan niet in stand blijven, omdat verschillende klachten van Chipshol en van de Luchthaven over de omvang van de schade gegrond zijn. Op deze punten wordt het vonnis van de Rechtbank Haarlem d.d. 30 januari 2008 vernietigd en moet de zaak opnieuw worden behandeld door het Hof Amsterdam.

Dat hof zal moeten onderzoeken of kosten die Chipshol stelt te hebben gemaakt voor deskundige bijstand ter begroting van de schade en een post belastingschade die Chipshol stelt te hebben geleden, alsnog voor vergoeding door de Luchthaven in aanmerking komen. Dat hof zal ook moeten beoordelen of de vergoedingsplicht van de Luchthaven moet worden verminderd wegens eigen schuld van Chipshol in verband met het niet indienen van een nieuwe bouwvraag na de intrekking van het bouwverbod. Ook zal het hof moeten bekijken of de schade die Chipshol vordert reeds (gedeeltelijk) is vergoed als gevolg van schikkingen die Chipshol met de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer heeft getroffen. En ten slotte zal moeten worden onderzocht wat de eventuele waardevermeerdering als gevolg van de opheffing van het bouwverbod betekent voor de door de Luchthaven te betalen schadevergoeding.

Kortheidshalve wordt verwezen naar de toelichtingen bij de overige voorzieningen.

Anderszins is geen sprake van gebeurtenissen na balansdatum.

Gerelateerde partijen

Aandeelhouders

De aandeelhouders zijn:

Staat der Nederlanden	69,77%
Gemeente Amsterdam	20,03%
Aéroports de Paris S.A.	8,00%
Gemeente Rotterdam	2,20%

Dividendbeleid

Het dividend bedraagt maximaal 50% van het netto resultaat exclusief de waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen na belastingen en exclusief het eenmalige positieve resultaat in 2009 als gevolg van de bijstelling van de initieel in 2006 verwerkte effecten van de met de belastingdienst gesloten vaststellings-overeenkomst over de fiscale openingsbalans.

Exploitatie van de luchthaven

De overheid (Staat der Nederlanden) is als wetgever verantwoordelijk voor de wetgeving met betrekking tot de exploitatie van de luchthaven Schiphol. Deze exploitatie is voor onbepaalde tijd geregeld bij wet in onder meer Hoofdstuk 8 titel 4 van de Wet luchtvaart.

De Wet luchtvaart beschrijft in de artikelen 8.7 en 8.17 de randvoorwaarden voor de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol. In het luchthavenverkeerbesluit (LVB) zijn regels voor het gebruik en grenswaarden voor de geluidbelasting, de luchtverontreiniging en de externe risico's vastgelegd. Het luchthavenindelingbesluit (LIB) beschrijft het luchthavengebied en beperkingen voor het gebruik van de omgeving van de luchthaven.

De exploitant is op grond van artikel 8.18 van de Wet luchtvaart gehouden de luchthaven beschikbaar te stellen in overeenstemming met de regels van het luchthavenverkeerbesluit. De exploitant kan hiervan afwijken als dit in het belang van de veiligheid nodig is. Tevens is de exploitant van de luchthaven samen met de verlener van luchtverkeersdienstverlening en de luchtvaartmaatschappijen gehouden het goede verloop van het luchtverkeer in overeenstemming met het luchthavenverkeerbesluit te bevorderen.

Op grond van artikel 8.25a van de Wet luchtvaart is de exploitant van de luchthaven Schiphol verplicht tot exploitatie van de luchthaven en treft met inachtneming van artikel 8.3 van de Wet luchtvaart – de doelstelling van een duurzame groei van de mainport Schiphol - daartoe voorzieningen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven. Het gaat daarbij om belangrijke onderdelen voor luchthaven dienstverlening, zoals het banenstelsel, het bagagesysteem, de opstelplaatsen voor vliegtuigen, de terminal, de pieren, de gates en dergelijke.

De exploitatie gaat vergezeld met een zorgplicht voor de exploitant voor het registreren van de veiligheids- en milieubelasting vanwege het luchtverkeer. In dat kader is de exploitant gehouden metingen en berekeningen te verrichten die voor die registratie noodzakelijk zijn.

In Afdeling 3A van de Wet Luchtvaart zijn de verplichtingen van de exploitant opgenomen met betrekking tot de beveiliging van de luchthaven. In de artikelen 37b t/m 37e zijn deze verplichtingen nader gepreciseerd.

Op grond van hoofdstuk 6 van de Regeling Toezicht Luchtvaart is de exploitant verplicht bepaalde voorzieningen te treffen met betrekking tot de veiligheid van het luchtvaartterrein zoals het aanduiden van hindernissen, zorg dragen voor plaatsing van lichten op landingsterrein, zorg dragen voor brandbestrijding en zorg dragen voor onderhoud van het luchtvaartterrein. In dat kader is de exploitant verplicht maatregelen te nemen voor een behoorlijk toezicht op de veiligheid en de goede orde op het luchtvaartterrein. Hiervoor heeft de exploitant een veiligheidsmanagementsysteem opgezet dat door de overheid is gecertificeerd.

Toezicht op de exploitatie

Op de exploitatie van de luchthaven Schiphol wordt langs twee lijnen toezicht gehouden.

- Het toezicht langs de ene lijn houdt verband met het voorkomen van misbruik van economische machtspositie door de exploitant. Met dit toezicht is de vervoerkamer van de NMa belast. Het toezicht langs deze lijn heeft betrekking op de tarieven en voorwaarden die de exploitant op grond van artikel 8.25d van de Wet luchtvaart vaststelt voor het eerst komende boekjaar en in rekening brengt aan de gebruikers. Het toezicht op deze tarieven vindt plaats aan de hand van de jaarlijks verplichte consultatie van gebruikers door de exploitant over zijn voorstel voor tarieven en voorwaarden voor het eerstvolgende tariefjaar. Bij dit voorstel verstrekt de exploitant aan de gebruikers een omschrijving van het kwaliteitsniveau van de aangeboden diensten aan de hand van de in het besluit exploitatie luchthaven Schiphol aangegeven indicatoren. Het toezicht door de vervoerkamer van de NMa vindt plaats op grond van klachten van gebruikers over de vraag of de tarieven in overeenstemming met de wettelijke eisen tot stand zijn gekomen. Op grond van de wet dienen de tarieven

voor het geheel van de luchtvaartactiviteiten transparant te zijn. Dit geldt ook voor de opbrengsten uit activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten op de luchthaven die worden verdisconteerd in deze tarieven. Daartoe wordt door de exploitant een gescheiden administratie binnen de boekhouding voor de luchthavenactiviteiten bijgehouden, met daarin een afzonderlijke administratie van de kosten en opbrengsten van beveiliging van passagiers en hun bagage. Voor de kosten en opbrengsten van deze activiteiten heeft de exploitant een toerekeningssysteem vastgesteld dat voldoet aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit. De vervoerkamer van de NMa heeft het toerekeningssysteem, na consultatie van de luchtvaartmaatschappijen, in 2007 goedgekeurd.

- Het toezicht langs de andere lijn vindt plaats door de Minister van Verkeer en Waterstaat en heeft betrekking op de exploitatie van de luchthaven Schiphol waarvoor op grond van artikel 8.25 van de Wet luchtvaart een vergunning is verleend. De exploitant brengt ten minste eens per drie jaar verslag uit aan de minister over de exploitatie van de luchthaven, in het bijzonder met betrekking tot investeringen die van belang zijn voor de ontwikkeling van de luchthaven. De minister kan aan de hand van de aan de exploitant gevraagde gegevens beoordelen of op de luchthaven een situatie dreigt van wanbeheer waardoor de continuïteit van de luchthaven in gevaar wordt gebracht. De behartiging van het mainportbelang, voor zover de exploitant daarop invloed heeft, is met name afhankelijk van de ontwikkeling van de infrastructuur op de luchthaven op de middellange en lange termijn.

De Wet luchtvaart voorziet overigens in de mogelijkheid tot uitwisseling van informatie tussen beide toezichthouders. Daarmee wordt voorkomen dat de exploitant dezelfde informatie meermalen moet verstrekken.

Raad van Commissarissen

De toelichting van de bezoldigingen van commissarissen ingevolge art 2:383c BW luidt als volgt.

(in EUR 1)	2009	2008
mr. A. Ruys	32.875	29.000
drs. T.A. Maas-de Brouwer	36.500	39.000
mr. H. van den Broek	29.000	29.000
dr. F.J.G.M. Cremers	35.000	36.250
P. Graff	-	-
H.J. Hazewinkel RA	24.792	-
mr. W.F.C Stevens	37.500	40.000
T.H. Woltman	32.542	29.000
mr. P.J. Kalff	12.625	44.000
Totaal	240.834	246.250

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

Alle leden van de Raad van Commissarissen ontvangen tevens een onkostenvergoeding van EUR 1.600 per jaar, welke niet is begrepen in bovenstaande bezoldiging van commissarissen.

De heer Graff heeft aangegeven geen beloning en onkostenvergoeding te willen ontvangen terzake van zijn lidmaatschap van de Raad van Commissarissen en haar commissies.

Er zijn en worden geen aandelen, opties, leningen, voorschotten of garanties verstrekt aan leden van de Raad van Commissarissen.

Bestuurders

De toelichting van de bezoldigingen van bestuurders ingevolge art 2:383c BW luidt als volgt.

De periodiek betaalde beloningen betreft het totaal van het bruto salaris en vakantiegeld.

Periodiek betaalde beloningen

(in EUR 1)	2009	2008
J.A. Nijhuis RA	375.459	93.865
dr. P.M. Verboom	293.285	293.285
mr. A.P.J.M. Rutten	293.285	293.285
drs. M.M. de Groof	293.285	268.002
prof. drs. G.J. Cerfontaine	-	375.459
Totaal	1.255.314	1.323.896

De jaarlijks te behalen variabele beloning (korte termijn) is afhankelijk van een bedrijfseconomische doelstelling, van een aantal persoonsgebonden doelstellingen en van het oordeel van de Raad van Commissarissen over het algemeen functioneren. De bedrijfseconomische doelstelling bestaat uit het netto resultaat gedeeld op het gemiddeld eigen vermogen (Return on Equity) conform het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde budget voor dat jaar. De persoonsgebonden doelstellingen kunnen jaarlijks variëren. Het "on target" niveau van de variabele beloning (korte termijn) bedraagt 35% van het vaste inkomen. Overschrijding van het geformuleerde ambitieniveau voor de bedrijfseconomische doelstellingen kan leiden tot een realisatie van maximaal 1,625 maal het gedefinieerde "on target" niveau van dat onderdeel voor de president-directeur, voor de overige directieleden is dit maximaal 1,67. Hierdoor kan bij uitzonderlijke prestaties de variabele beloning (korte termijn) maximaal 47,5% van het vaste inkomen bedragen voor de president-directeur; voor de overige directieleden 45,1%. De mate waarin de geformuleerde doelstellingen zijn gerealiseerd, wordt mede bepaald aan de hand van de door de externe accountant geverifieerde jaarrekening.

Op basis van de uitkomsten van de beoordeling door de Raad van Commissarissen van de mate waarin de doelstellingen zijn gerealiseerd is wat betreft de variabele beloning (korte termijn) over 2009, de onderstaande beloning ten laste van het resultaat over 2009 gebracht.

Variabele beloning (korte termijn)

(in EUR 1)	2009	2008
J.A. Nijhuis RA	178.343	32.853
dr. P.M. Verboom	132.271	107.782
mr. A.P.J.M. Rutten	132.271	113.648
drs. M.M. de Groof	132.271	98.491
prof. drs. G.J. Cerfontaine	-	150.183
Totaal	575.156	502.957

Schiphol Group is niet beursgenoteerd met aandelen en daarom is er geen mogelijkheid tot het toekennen van aandelen en/of opties Schiphol Group. Ter ondersteuning van de realisatie van de lange termijn doelstellingen van Schiphol Group is een variabele beloning (lange termijn) met een tijdshorizon van drie jaar vastgesteld. De variabele beloning (lange termijn) is een voorwaardelijke jaarlijkse beloningscomponent en kent een "on target" niveau van 35% van het vaste inkomen. Definitieve toekenning is afhankelijk van de cumulatief te realiseren Economic Profit over een periode van telkens drie boekjaren op basis van het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde meerjaren business plan. Bij uitzonderlijk goede prestaties kan het maximum 52,5% van het vaste inkomen bedragen.

De variabele beloning (lange termijn) heeft steeds betrekking op de periode van drie jaar na de toekenning (de referentieperiode):

- De prestatiecriteria voor de variabele beloning (lange termijn) 2007 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2007, 2008 en 2009. Eventuele betaling vindt plaats in 2010.
- De prestatiecriteria voor de variabele beloning (lange termijn) 2008 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2008, 2009 en 2010. Eventuele betaling vindt plaats in 2011.
- De prestatiecriteria voor de variabele beloning (lange termijn) 2009 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2009, 2010 en 2011. Eventuele betaling vindt plaats in 2012.

Aan het einde van elk jaar wordt een schatting gemaakt van de na afloop van de referentieperiode te betalen variabele beloning (lange termijn). Hiervan wordt gedurende de referentieperiode jaarlijks een evenredig deel ten laste van het resultaat van het betreffende jaar verantwoord. Betaling vindt uitsluitend plaats indien de bestuurder na de periode van drie jaren nog in dienst is. Wanneer de arbeidsovereenkomst in onderling overleg wordt beëindigd, wordt de toekenning pro rata vastgesteld. Ook is het mogelijk in dat geval de toekomstige toekenning op voorhand vast te stellen en uit te betalen.

Wat betreft de variabele beloning (lange termijn) geeft de beoordeling door de Raad van Commissarissen van de ontwikkeling in de economic profit aanleiding tot verantwoording van een voorziening voor personeelsbeloningen per 31 december 2009 van

- de volledige variabele beloning (lange termijn) 2007 (referentieperiode 2007-2009) met een swing factor van 1,25
- twee derde deel van de variabele beloning (lange termijn) 2008 (referentieperiode 2008-2010) zonder swing factor en
- één derde deel van de variabele beloning (lange termijn) 2009 (referentieperiode 2009-2011) zonder swing factor.

Vorenstaande geeft aanleiding tot de volgende kosten ten laste van het boekjaar:

Variabele beloning (lange termijn)

(in EUR 1)	2009	2008
J.A. Nijhuis RA	43.803	-
dr. P.M. Verboom	76.301	149.890
mr. A.P.J.M. Rutten	76.301	149.890
drs. M.M. de Groof	51.325	51.325
prof. drs. G.J. Cerfontaine	-64.533	191.887
Totaal	183.197	542.992

In 2009 heeft uitbetaling plaatsgevonden van de reeds gereserveerde variabele beloning (lange termijn) 2006. Deze uitbetaling is dan ook niet ten laste van het resultaat over 2009 gekomen. Het vertrek van prof. drs. G.J. Cerfontaine geeft aanleiding tot een gedeeltelijke vrijval van de op zijn naam gereserveerde variabele beloning (lange termijn). In 2010 vindt uitbetaling plaats van de gereserveerde variabele beloning (lange termijn) 2007 die betrekking heeft op de economic profit in de driejarige periode 2007, 2008 en 2009.

Onderstaande pensioenkosten betreft de afdracht van reguliere pensioenpremies.

Pensioenkosten (reguliere premies) (in EUR 1)	2009	2008
J.A. Nijhuis RA	93.484	22.845
dr. P.M. Verboom	65.176	63.128
mr. A.P.J.M. Rutten	65.176	63.128
drs. M.M. de Groof	72.488	64.769
prof. drs. G.J. Cerfontaine	-	81.453
Totaal	296.324	295.323

Het pensioen wordt geregeld volgens de sinds 1 januari 2004 geldende zogenoemde middelloonregeling, conform het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds reglement. De heren Verboom en Rutten kunnen op 62-jarige leeftijd met pensioen met een pensioentoezegging ter hoogte van 70% van hun laatstgenoten vaste inkomen. Hiervoor vindt in aanvulling op de opbouw krachtens de ABP pensioenregeling jaarlijks en voorzover nodig een dotatie plaats ten behoeve van het zogenoemde ABP Extra Pensioen (AEP). Uit berekeningen van het ABP bleek dat in 2009 beperkte additionele stortingen noodzakelijk waren. De heren Nijhuis en De Groof nemen eveneens deel aan de ABP middelloonregeling (waarbij het ouderdomspensioen gebaseerd op een volledige pensioenopbouw op 65-jarige leeftijd een aanvang neemt). Ook voor hen is contractueel een pensioenleeftijd van 62 jaar opgenomen. Voor hen bestaat aanspraak op een jaarlijkse vaste bijdrage (uitgedrukt als percentage van het vaste inkomen) ten behoeve van een levensloopregeling ter compensatie van de ontbrekende pensioenopbouwjaren gelegen tussen 62 en 65 jaar. De verschuldigde premie voor de pensioenregeling stelt het ABP jaarlijks vast en wordt betaald door de onderneming. De premie voor een eventueel partner plus-pensioen wordt door de directieleden zelf betaald.

Tenslotte heeft het vertrek van prof. drs. G.J. Cerfontaine aanleiding gegeven tot een gedeeltelijke vrijval van op zijn naam gereserveerde additionele stortingen. Vorenstaande geeft aanleiding tot de volgende kosten ten laste van het boekjaar:

Pensioenkosten (aanvullende stortingen) (in EUR 1)	2009	2008
J.A. Nijhuis RA	39.893	8.615
dr. P.M. Verboom	19.601	163.175
mr. A.P.J.M. Rutten	4.842	66.910
drs. M.M. de Groof	45.394	24.597
prof. drs. G.J. Cerfontaine	- 39.954	305.635
Totaal	69.776	568.932

De overige vergoedingen betreffen tegemoetkoming ziektekostenverzekering en representatiekosten, het werkgeversdeel van de sociale lasten en enkele eenmalige uitkeringen.

Overige vergoedingen (in EUR 1)	2009	2008
J.A. Nijhuis RA	8.884	2.156
dr. P.M. Verboom	8.410	8.653
mr. A.P.J.M. Rutten	8.410	8.653
drs. M.M. de Groof	6.725	6.212
prof. drs. G.J. Cerfontaine	-	8.855
Totaal	32.429	34.529
Totaal van de bezoldiging bestuurders ten laste van het resultaat	2.412.196	3.268.629

Dochterondernemingen

De volgende dochterondernemingen worden integraal geconsolideerd:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Schiphol Nederland B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Australia Pty Ltd	Schiphol	100,00
Schiphol North American Holding Inc	Delaware	100,00
Schiphol Retail US Inc	Delaware	100,00
Schiphol Services Inc	Delaware	100,00
Eindhoven Airport N.V.	Eindhoven	51,00
Schiphol Asia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	100,00
N.V. Luchthaven Lelystad ¹⁾	Lelystad	100,00
Schiphol USA Inc	New York	100,00
Schiphol USA LLC	Delaware	100,00
Rotterdam Airport B.V. ¹⁾	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Supplies and Services B.V. ¹⁾	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Holding B.V. ¹⁾	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Vastgoed B.V. ¹⁾	Rotterdam	100,00
Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V.	Schiphol	100,00
Brisbane Airport Real Estate B.V.	Schiphol	100,00
Malpensa Real Estate B.V.	Schiphol	100,00
Malpensa Real Estate Italy Srl	Lonate Pozzolo	100,00
Malpensa Real Estate II B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Caravelle B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Dienstverlening B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Flexservices B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol International B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Project Consult B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Logistics Park B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Eindhoven B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Eindhoven Finance B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Eindhoven II B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate International B.V.	Schiphol	100,00
HAFOK B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate World Trade Center B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Italy Srl	Lonate Pozzolo	100,00
Airport Real Estate Management B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Airport Property Management B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Dartagnan B.V.	Amsterdam	100,00
Dartagnan Biometric Solutions US Inc	New York	100,00
Avioport Spa	Lonate Pozzolo	70,00
Schiphol Telematics B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Consumer Services Holding B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Airport Retail B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00

¹⁾ Toegepast is artikel 2:403 BW.

Joint ventures

De volgende vennootschappen worden geconsolideerd naar evenredigheid:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Airport Real Estate Basisfonds CV	Schiphol	60,25
Schiphol Travel Taxi B.V.	Schiphol	50,00
Flight Square Beheer B.V.	Schiphol	50,00
Flight Square CV	Schiphol	50,00
Flight Forum Beheer Vennoot B.V.	Eindhoven	50,00
Beheer Personeelsrestaurant Schiphol B.V.	Schiphol	50,00
VOF Proefdraaiplaats Holding 27	Schiphol	50,00
P.T. Angkasa Pura Schiphol	Jakarta	50,00
Pantares Tradeport Asia Ltd	Hong Kong	50,00
Arlanda Schiphol Development Company AB	Stockholm	40,00
Villa Carmen B.V.	Amsterdam	47,44
Villa Carmen Srl	Milaan	47,44

De dochteronderneming Airport Real Estate Management B.V. en de joint ventures Flight Forum Beheer B.V. en Flight Square Beheer B.V. zijn als beherend vennoot hoofdelijk aansprakelijk voor de schulden van respectievelijk Airport Real Estate Basisfonds CV, Flight Forum CV en Flight Square CV.

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

Ondanks dat in het geval van de vennootschappen Airport Real Estate Basisfonds CV, Arlanda Schiphol Development Company AB, Villa Carmen B.V. en Villa Carmen Srl sprake is van een belang groter of kleiner dan 50% is wel sprake van gezamenlijke zeggenschap en derhalve worden deze vennootschappen proportioneel geconsolideerd. In de aandeelhoudersovereenkomsten die aan deze joint ventures ten grondslag liggen is door de betrokken vennoten afgesproken dat op belangrijke strategische, financiële en operationele zaken unaniem wordt besloten.

Verkorte balans voor de vennootschappen die naar evenredigheid worden geconsolideerd, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(EUR 1.000)	2009	2008
Activa		
Vaste activa	215.013	225.868
Vlottende activa	12.327	19.038
	227.340	244.906
Passiva		
Eigen vermogen	100.570	111.772
Langlopende verplichtingen	115.344	122.101
Kortlopende verplichtingen	11.426	11.033
	227.340	244.906

Verkorte Winst & Verliesrekening voor deze vennootschappen, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(EUR 1.000)	2009	2008
Netto-omzet	25.470	23.389
Overige resultaten uit hoofde van vastgoed	- 12.600	- 5.098
	12.870	18.291
Totaal bedrijfslasten	12.085	10.169
Exploitatieresultaat	785	8.122
Financiële baten en lasten	- 4.041	- 5.475
Resultaat deelnemingen	- 724	628
Resultaat voor belastingen	- 3.980	3.275
Winstbelasting	- 1	- 1.481
Resultaat	- 3.981	1.794

Deelnemingen

Deze post vertegenwoordigt per 31 december 2009 de volgende deelnemingen welke worden gewaardeerd volgens de equity methode:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Mainport Innovation Fund B.V.	Delft	25,00
Flight Forum CV	Eindhoven	49,00
Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd	Brisbane	18,72
JFK IAT LLC	New York	40,00
Cargonaut B.V.	Schiphol	36,93
Schiphol Area Development Company N.V.	Schiphol	33,33
Schiphol Logistics Park B.V.	Schiphol	45,00
Schiphol Logistics Park CV	Schiphol	38,08
Tradeport Hong Kong Ltd	Hong Kong	18,75
Airport Medical Services B.V.	Haarlemmermeer	20,00
Airport Medical Services CV	Haarlemmermeer	20,00
Aéroports de Paris SA	Parijs	8,00

Naast SRE B.V. hebben ook Schiphol Area Development Company B.V. en Schiphol Logistics Park B.V. een belang in Schiphol Logistics Park CV van 3,03% respectievelijk 0,04%. Deze belangen zijn niet begrepen in het hierboven genoemde belang van 38,08%.

In 2009 is Mainport Innovation Fund B.V. opgericht. Doelstelling is om te investeren in Nederlandse techstarters met producten en diensten gericht op de luchtvaartsector en die leiden tot een duurzame mainport en luchtvaart. De vier participanten zijn Schiphol Group, KLM, Rabobank en de TU Delft en het gezamenlijke investeringsbudget bedraagt EUR 8 miljoen waarvan EUR 4 miljoen beschikbaar wordt gesteld door de Nederlandse overheid.

Schiphol Group heeft een belang van 18,72% in Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd. Deze vennootschap heeft een 100,00% belang in Brisbane Airport Corporation Holdings No.2 Pty Ltd welke vennootschap een 100,00% belang heeft in Brisbane Airport Corporation Ltd (BACL).

Ondanks dat het indirecte belang van Schiphol Group in BACL kleiner is dan 20%, is toch sprake van invloed van betekenis op basis van de volgende aspecten:

- Schiphol Group heeft een blokkerende stem terzake van verschillende belangrijke besluiten die de aandeelhoudersvergadering slechts met een meerderheid groter dan 90% kan nemen;
- Schiphol Group heeft het recht drie van de negen leden van de Board of Directors te benoemen. Ieder lid heeft een gelijk stemrecht waardoor de door Schiphol Group benoemde leden 33,3% van de stemrechten vertegenwoordigen;
- Het bestaan van een Technical Services Agreement tussen Schiphol Group en BACL op grond waarvan Schiphol Group ondermeer het alleenrecht heeft de Managing Director, tevens de Chief Executive Officer, voor te dragen;
- Het bestaan van een Intellectual Property Agreement tussen Schiphol Group en BACL op grond waarvan BACL mag delen in kennis van Schiphol Group met betrekking tot de exploitatie en ontwikkeling van een luchthaven.

Schiphol Group heeft een belang van 8% in Aéroports de Paris S.A.. Ondanks dat het belang van Schiphol Group in ADP kleiner is dan 20%, is toch sprake van invloed van betekenis op basis van de volgende aspecten:

- Er is sprake van een langdurige samenwerking en een wederzijds aandelenbelang;
- Een Industrial Cooperation Committee (ICC) is ingesteld welke de supervisie heeft over de samenwerking door beide partijen op acht onderkende werkgebieden. Hierin zijn beide ondernemingen met elk vier personen vertegenwoordigd. Het comité wordt afwisselend voorgezeten door de president-directeuren van ADP en Schiphol Group;
- De president-directeur (CEO) van Schiphol Group is lid van de strategiecommissie van ADP en oefent als zodanig invloed van betekenis uit op strategische beslissingen van de Board of Directors van ADP.
- De president-directeur (CEO) en financieel directeur (CFO) van Schiphol Group hebben een zetel in de Board of Directors van ADP.
- Er zullen gezamenlijke toekomstige internationale luchthaven projecten worden ontwikkeld waarbij onze focus zal liggen op het versterken van de dual-hub binnen het internationale netwerk van SkyTeam.

De reële waarde van Aéroports de Paris S.A., ontleend aan de beurskoers van het aandeel per 31 december 2009, bedraagt EUR 5,6 miljard (per 31 december 2008 EUR 4,8 miljard). Ons aandeel hierin bedraagt EUR 446 miljoen (per 31 december 2008 EUR 384 miljoen).

De gemeente Amsterdam (24,3%), de gemeente Haarlemmermeer (24,3%), Schiphol Group (33,3%) en de provincie Noord-Holland (18,1%) hebben in 1987 de grondontwikkelingsmaatschappij Schiphol Area Development Company N.V. (SADC) opgericht als publiekprivaat samenwerkingsverband. SADC wil de economische positie van de Amsterdamse luchthaven Schiphol en de omliggende gebieden veiligstellen en verbeteren door de voortdurende ontwikkeling van bedrijvenlocaties en ondersteunende infrastructurele projecten. Ter verwezenlijking van dit doel hebben de aandeelhouders in enkele samenwerkingsovereenkomsten besloten tot de gezamenlijke verwerving van gronden respectievelijk zich verplicht tot inbreng van gronden die reeds in hun bezit zijn in een nog op te richten groundbank om deze gronden vervolgens samen tot ontwikkeling te kunnen brengen. SADC zal ten behoeve van de verwerving van deze gronden van de aandeelhouders een maximale inbreng kunnen verlangen van EUR 20 miljoen.

In november 2009 hebben de aandeelhouders een nieuwe aandeelhoudersovereenkomst getekend (SADC III). Hierin is onder meer overeengekomen dat ieder van de aandeelhouders een gelijk (aandelen)belang in het kapitaal van SADC zal houden ("pariteit"). Om dit te bereiken zal Schiphol Group 8,3% van haar belang verkopen aan de gemeente Amsterdam (0,7%), de gemeente Haarlemmermeer (0,7%) en de provincie Noord-Holland (6,9%). Op balansdatum dienden de beide gemeenten en de provincie nog goedkeuring te krijgen van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord Holland respectievelijk de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties voor voornoemde aankoop van aandelen. De overdracht zal naar verwachting in de eerste helft van 2010 kunnen plaatsvinden.

Enige financiële informatie terzake van voornoemde deelnemingen, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1)	2009	2008
Totaal van de activa	1.038.104	898.764
Totaal eigen vermogen	295.503	236.510
Netto-omzet	309.904	305.961
Netto-resultaat	74.667	75.513

Schiphol Group kon ten tijde van het opmaken van deze jaarrekening nog niet beschikken over de volledige financiële informatie over 2009 (winst- en verliesrekening) of per 31 december 2009 (balans) voor alle genoemde deelnemingen. Dit houdt mede verband met het afwijkende boekjaar in het geval van enkele van deze deelnemingen. Voor de samenstelling van voorgaande financiële informatie is daarom voor bepaalde deelnemingen gebruik gemaakt van de meest recente financiële gegevens die Schiphol Group ter beschikking stonden. Deze informatie is in vrijwel geen geval ouder dan drie maanden.

Doordat voor voornoemde financiële gegevens van de deelnemingen in bepaalde gevallen gebruik is gemaakt van informatie over afwijkende boekjaren en het feit dat meerdere deelnemingen op dit moment worden gewaardeerd op nihil (in verband met een negatief eigen vermogen) sluiten voorgaande gegevens niet aan met gegevens elders in de jaarrekening.

Per 31 december 2009 heeft Tradeport Hong Kong een lening uitstaan van EUR 19,0 miljoen. Het deel van deze lening waar een garantstelling voor bestaat bedraagt 20%. Gerelateerd aan het aandeel van Schiphol Group in Tradeport Hong Kong (18,75%) bedraagt de door Schiphol Group afgegeven maximale garantie EUR 0,7 miljoen. In verband met het negatieve eigen vermogen van Tradeport Hong Kong is de deelneming gewaardeerd op nihil. Voorts staat Schiphol Group garant tot een bedrag van maximaal EUR 5,8 miljoen voor de verplichtingen van Tradeport Hong Kong inzake de grond die zij in concessie heeft verkregen ten behoeve van de exploitatie van het logistieke centrum.

Per 30 juni 2009 heeft Brisbane Airport Corporation Ltd (BACL) een voorwaardelijke verplichting van EUR 61,4 miljoen, gebaseerd op de vooruitzichten van passagier- en verkeersontwikkelingen, tot het doen van investeringen over meerdere jaren op de luchthaven van Brisbane. De komende jaren staan grote uitbreidingen gepland voor een nieuwe landingsbaan, uitbreiding van terminals en van de infrastructuur. Gerelateerd aan ons indirecte belang van 18,72% in BACL bedraagt de voorwaardelijke verplichting van BACL EUR 11,5 miljoen.

Schiphol, 19 februari 2010

Voor de geconsolideerde jaarrekening over 2009:

Raad van Commissarissen

mr. A. Ruys, voorzitter
 Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer, vice-voorzitter
 mr. H. van den Broek
 dr. F.J.G.M. Cremers
 P. Graff
 H.J. Hazewinkel RA
 mr. W.F.C. Stevens
 T.H. Woltman

Directie

J.A. Nijhuis RA, President-directeur
 drs. M.M. de Groof, Lid Directie/Chief Commercial Officer
 mr. A.P.J.M. Rutten, Lid Directie/Chief Operations Officer
 dr. P.M. Verboom, Lid Directie/Chief Financial Officer

Enkelvoudige winst- en verliesrekening over 2009

(in EUR 1.000)	2009	2008
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	22.352	- 1.536
Resultaat dochterondernemingen	109.771	188.412
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat)	132.123	186.876

Enkelvoudige balans per 31 december 2009

Voor verwerking van het voorstel winstbestemming

Activa	Toelichting	31 december 2009	31 december 2008
(in EUR 1.000)			
Vaste activa	43		
Dochterondernemingen		2.464.046	2.329.457
Deelnemingen		551.542	538.867
Overige financiële belangen		7.308	6.668
		3.022.896	2.874.992
Vlottende activa	44		
Vorderingen		1.489	970
Liquide middelen		20.287	984
		3.044.672	2.876.946
Passiva	Toelichting	31 december 2009	31 december 2008
(in EUR 1.000)			
Geplaatsd kapitaal		84.511	84.511
Agio reserve		362.811	362.811
Ingehouden winst		1.900.853	1.800.319
Overige reserves Schiphol Group		4.054	- 21.404
Herwaarderingsreserve		431.629	413.607
Overige wettelijke reserves		40.818	41.570
Netto resultaat boekjaar		132.123	186.876
Eigen vermogen	45	2.956.799	2.868.290
Personeelsbeloningen	46	651	1.026
Kortlopende verplichtingen	47	87.222	7.630
		3.044.672	2.876.946

Toelichtingen bij de enkelvoudige jaarrekening

Algemeen

De enkelvoudige jaarrekening wordt opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de door artikel 2:362 lid 8 BW geboden mogelijkheid om in de enkelvoudige jaarrekening de grondslagen van waardering en resultaatbepaling toe te passen die in de geconsolideerde jaarrekening worden gehanteerd.

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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Algemeen

De grondslagen van waardering en van resultaatbepaling voor de enkelvoudige jaarrekening zijn gelijk aan die voor de geconsolideerde jaarrekening. Indien geen nadere grondslagen zijn vermeld wordt verwezen naar de vermelde grondslagen in de geconsolideerde jaarrekening.

Dochterondernemingen

Dochterondernemingen waarin Schiphol Group overheersende zeggenschap kan uitoefenen of waarover Schiphol Group de centrale leiding heeft worden gewaardeerd op de nettovermogenswaarde. De nettovermogenswaarde wordt bepaald door de activa, voorzieningen en schulden te waarderen en het resultaat te berekenen volgens de grondslagen die worden gehanteerd in de geconsolideerde jaarrekening.

Indien het aandeel van verliezen toerekenbaar aan Schiphol Group de boekwaarde van de dochteronderneming overschrijdt, worden de verdere verliezen niet meer verwerkt tenzij door Schiphol Group zekerheden zijn gesteld ten behoeve van de dochteronderneming dan wel verplichtingen zijn aangegaan of betalingen namens de dochteronderneming zijn verricht. In dat geval wordt een voorziening opgenomen voor dergelijke verplichtingen.

Resultaten op transacties met dochterondernemingen worden geëlimineerd naar rato van het belang in deze dochterondernemingen voor zover deze resultaten niet door transacties met derden zijn gerealiseerd. Verliezen worden niet geëlimineerd als de transactie met een dochteronderneming aantoont dat sprake is van een bijzondere waardevermindering van een actief.

Samenstelling van het eigen vermogen

In de enkelvoudige balans worden enkele wettelijke reserves aangehouden, die in de geconsolideerde balans onderdeel uitmaken van de ingehouden winst. Deze reserves beperken de uitkeerbaarheid van het eigen vermogen. Het betreft de Herwaarderingsreserve Vastgoed, de Reserve Immateriële activa en de Reserve Deelnemingen. De twee laatstgenoemde reserves zijn samengevoegd onder de overige wettelijke reserves.

De herwaarderingsreserve (BW2 titel 9 artikel 390.1) wordt aangehouden voor positieve ongerealiseerde veranderingen in de reële waarde van individuele vastgoedbeleggingen (onroerend goed en terreinen) gehouden door vennootschappen die onderdeel uitmaken van Schiphol Group. Dotaties aan deze reserve geschieden uit de winstbestemming, rekening houdend met vennootschapsbelasting. Bij verkoop van vastgoedbeleggingen vallen de in de herwaarderingsreserve besloten herwaarderings van de betreffende objecten vrij ten gunste van de overige reserves.

De Reserve Immateriële activa (BW2 titel 9 artikel 365.2) wordt aangehouden in verband met de activering van kosten van onderzoek en ontwikkeling (software) door vennootschappen die onderdeel uitmaken van Schiphol Group.

In de Reserve Deelnemingen (BW2 titel 9 artikel 389.6) wordt het aandeel in het positieve resultaat uit deelnemingen en in rechtstreekse vermogensvermeerderingen verantwoord. Deelnemingen waarvan het cumulatief resultaat niet positief is, worden daarbij niet in aanmerking genomen. De reserve wordt verminderd met de uitkeringen van dividend, rechtstreekse vermogensverminderingen en voorts uitkeringen die Schiphol Group zonder beperkingen zou kunnen bewerkstelligen.

Het eigen vermogen in de geconsolideerde balans omvat daarnaast een Reserve omrekeningsverschillen, een Reserve overige financiële belangen en een Reserve afdekkingstransacties. Deze reserves (in de enkelvoudige jaarrekening gezamenlijk aangeduid als "Overige reserves Schiphol Group") worden ook getoond als onderdeel van het enkelvoudige eigen vermogen aangezien zij de uitkeerbaarheid daarvan evenzeer beperken.

Toelichtingen bij de enkelvoudige balans en winst- en verliesrekening

Indien de toelichting op de enkelvoudige balans en winst- en verliesrekening niet materieel afwijkt van de toelichting op de geconsolideerde balans en winst en verliesrekening wordt deze hier niet gepresenteerd. In die gevallen wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening.

43. Vaste activa

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

(in EUR 1.000)	Dochter- ondernemingen		Overige financiële Belangen	Totaal
	Deelnemingen			
Boekwaarde 31 december 2007	2.895.859	-	16.590	2.912.449
Specificatie van mutaties in 2008				
Resultaat boekjaar	188.412	700	-	189.112
Kapitaaluitbreiding dochteronderneming	35.894	-	-	35.894
Dividend	- 767.393	-	-	- 767.393
Acquisities	-	538.167	-	538.167
Mutaties in de reële waarde	-	-	- 9.922	- 9.922
Omrekeningsverschillen	- 969	-	-	- 969
Mutaties reserve afdekkingtransacties	- 22.346	-	-	- 22.346
Totaal mutaties in het boekjaar	- 566.402	538.867	- 9.922	- 37.457
Boekwaarde 31 december 2008	2.329.457	538.867	6.668	2.874.992
Specificatie van mutaties in 2009				
Resultaat boekjaar	109.771	23.600	-	133.371
Dividend	-	- 10.925	-	- 10.925
Mutaties in de reële waarde	-	-	640	640
Omrekeningsverschillen	9.486	-	-	9.486
Mutaties reserve afdekkingtransacties	15.332	-	-	15.332
Totaal mutaties in het boekjaar	134.589	12.675	640	147.904
Boekwaarde 31 december 2009	2.464.046	551.542	7.308	3.022.896

De dochterondernemingen betreffen het 100,00% eigendom van Schiphol Nederland B.V. en Schiphol International B.V.. Voor Schiphol Nederland B.V. is artikel 2:403 van toepassing.

De deelneming betreft het 8% belang van N.V. Luchthaven Schiphol in Aéroports de Paris S.A.

Overige financiële belangen betreft het 1% belang in Flughafen Wien AG.

44. Vlottende activa

De vorderingen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Winstbelasting	1.406	914
Overige vorderingen	83	56
	1.489	970

In de liquide middelen per 31 december 2009 is één deposito begrepen van EUR 5 miljoen met een oorspronkelijke looptijd van 3 maanden. De liquide middelen staan ter vrije beschikking. De vorderingen en liquide middelen worden opgenomen tegen de reële waarde, gewoonlijk de nominale waarde.

45. Eigen vermogen

De samenstelling en het verloop van het eigen vermogen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Geplaatst kapitaal	Agio reserve	Ingehouden winst	Overige			Netto Resultaat Boekjaar	Totaal
				Schiphol Group	Herwaar- derings- reserve	Overige wettelijke reserves		
Stand per 31 december 2007	77.712	-	2.175.373	11.667	331.572	25.839	315.786	2.937.949
Specificatie van mutaties in 2008								
Bestemming resultaat								
voorgaand boekjaar	-	-	124.984	-	82.035	15.731	- 222.750	-
Uitbetaling van dividend	-	-	- 500.000	-	-	-	- 93.036	- 593.036
Omrekeningsverschillen	-	-	-	- 969	-	-	-	- 969
Waardemutaties hedgetransacties	-	-	-	- 22.180	-	-	-	- 22.180
Waardemutaties overige								
financiële belangen	-	-	-	- 9.922	-	-	-	- 9.922
Uitgifte van aandelen	6.761	362.811	-	-	-	-	-	369.572
Netto resultaat	-	-	-	-	-	-	186.876	186.876
Overige mutaties	38	-	- 38	-	-	-	-	-
Totaal mutaties in het boekjaar	6.799	362.811	- 375.054	- 33.071	82.035	15.731	- 128.910	- 69.659
Stand per 31 december 2008	84.511	362.811	1.800.319	- 21.404	413.607	41.570	186.876	2.868.290
Specificatie van mutaties in 2009								
Bestemming resultaat								
voorgaand boekjaar	-	-	100.534	-	18.022	- 752	- 117.804	-
Uitbetaling van dividend	-	-	-	-	-	-	- 69.072	- 69.072
Omrekeningsverschillen	-	-	-	9.486	-	-	-	9.486
Waardemutaties hedgetransacties	-	-	-	15.332	-	-	-	15.332
Waardemutaties overige								
financiële belangen	-	-	-	640	-	-	-	640
Netto resultaat	-	-	-	-	-	-	132.123	132.123
Totaal mutaties in het boekjaar	-	-	100.534	25.458	18.022	- 752	- 54.753	88.509
Stand per 31 december 2009	84.511	362.811	1.900.853	4.054	431.629	40.818	132.123	2.956.799

In de Overige wettelijke reserves zijn opgenomen de reserve immateriële activa en de reserve deelnemingen.

De Overige reserves Schiphol Group bestaan uit een Reserve omrekeningsverschillen, een Reserve overige financiële belangen en een Reserve afdekkingstransacties. Deze reserves maken onderdeel uit van het geconsolideerde eigen vermogen en worden ook getoond als onderdeel van het enkelvoudige eigen vermogen aangezien zij, evenals de Herwaarderingsreserve en de Overige wettelijke reserves, de uitkeerbaarheid daarvan beperken. De uitkeerbaarheid van het eigen vermogen is dientengevolge beperkt tot de ingehouden winst.

46. Personeelsbeloningen

De verplichtingen uit hoofde van personeelsbeloningen hebben betrekking op de directie van N.V. Luchthaven Schiphol en betreffen de netto verplichtingen voor wat betreft de variabele beloning (lange termijn). Zie voor nadere details de toelichting bij de personeelsbeloningen in de geconsolideerde jaarrekening.

47. Kortlopende verplichtingen

De samenstelling van de kortlopende verplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2009	2008
Rekening courant groepsmaatschappijen	86.481	6.676
Nog te betalen overige kosten	620	751
Overige verplichtingen	121	203
	87.222	7.630

Schiphol, 19 februari 2010

Voor de enkelvoudige jaarrekening over 2009:

Raad van Commissarissen

mr. A. Ruys, voorzitter
Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer, vice-voorzitter
mr. H. van den Broek
dr. F.J.G.M. Cremers
P. Graff
H.J. Hazewinkel RA
mr. W.F.C. Stevens
T.H. Woltman

Directie

J.A. Nijhuis RA, President-directeur
drs. M.M. de Groof, Lid Directie/Chief Commercial Officer
mr. A.P.J.M. Rutten, Lid Directie/Chief Operations Officer
dr. P.M. Verboom, Lid Directie/Chief Financial Officer

Overige gegevens

Aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van N.V. Luchthaven Schiphol

Accountantsverklaring

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit verslag op pagina 109 tot en met 216 opgenomen jaarrekening 2009 van N.V. Luchthaven Schiphol te Amsterdam gecontroleerd. De jaarrekening omvat de geconsolideerde en de enkelvoudige jaarrekening. De geconsolideerde jaarrekening bestaat uit de geconsolideerde balans per 31 december 2009, de geconsolideerde winst-en-verliesrekening, het geconsolideerde overzicht van het totaalresultaat, het geconsolideerde mutatieoverzicht eigen vermogen en het geconsolideerde kasstroomoverzicht voor het jaar eindigend op 31 december 2009 en de toelichting, bestaande uit een overzicht van de belangrijkste grondslagen voor financiële verslaggeving en overige toelichtingen. De enkelvoudige jaarrekening bestaat uit de enkelvoudige balans per 31 december 2009, de enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2009 met de toelichting.

Verantwoordelijkheid van de Directie

De Directie van de vennootschap is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven in overeenstemming met International Financial Reporting Standards zoals aanvaard binnen de Europese Unie en met Titel 9 Boek 2 BW, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer: het ontwerpen, invoeren en in stand houden van een intern beheersingssysteem relevant voor het opmaken van en getrouw weergeven in de jaarrekening van vermogen en resultaat, zodanig dat deze geen afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten bevat, het kiezen en toepassen van aanvaardbare grondslagen voor financiële verslaggeving en het maken van schattingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht. Dienovereenkomstig zijn wij verplicht te voldoen aan de voor ons geldende gedragsnormen en zijn wij gehouden onze controle zodanig te plannen en uit te voeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De keuze van de uit te voeren werkzaamheden is afhankelijk van de professionele oordeelsvorming van de accountant, waaronder begrepen zijn beoordeling van de risico's van afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten. In die beoordeling neemt de accountant in aanmerking het voor het opmaken van en getrouw weergeven in de jaarrekening van vermogen en resultaat relevante interne beheersingssysteem, teneinde een verantwoorde keuze te kunnen maken van de controlewerkzaamheden die onder de gegeven omstandigheden adequaat zijn maar die niet tot doel hebben een oordeel te geven over de effectiviteit van het interne beheersingssysteem van de vennootschap. Tevens omvat een controle onder meer een evaluatie van de aanvaardbaarheid van de toegepaste grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van schattingen die de Directie van de vennootschap heeft gemaakt, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Oordeel betreffende de geconsolideerde jaarrekening

Naar ons oordeel geeft de geconsolideerde jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van N.V. Luchthaven Schiphol per 31 december 2009 en van het resultaat en de kasstromen over 2009 in overeenstemming met International Financial Reporting Standards zoals aanvaard binnen de Europese Unie en met Titel 9 Boek 2 BW.

Oordeel betreffende de enkelvoudige jaarrekening

Naar ons oordeel geeft de enkelvoudige jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van N.V. Luchthaven Schiphol per 31 december 2009 en van het resultaat over 2009 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Verklaring betreffende andere wettelijke voorschriften

Op grond van de wettelijke verplichting ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder f BW melden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Amsterdam, 19 februari 2010

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

J.A.M. Stael RA

Voorstel tot winstbestemming

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

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

(in EUR 1.000)

Resultaat toekomend aan aandeelhouders	132.123
---	----------------

Met inachtneming van artikel 25 van de Statuten wordt voorgesteld aan het resultaat de volgende bestemming te geven:

Toe te voegen aan de herwaarderingsreserve	27.029
---	---------------

(waardeveranderingen vastgoed volgens de winst- en verliesrekening, gecorrigeerd voor waardeveranderingen onder de kostprijs, na aftrek van vennootschapsbelasting)

Toe te voegen aan de overige wettelijke reserves	4.903
---	--------------

(de som van resultaat deelnemingen verminderd met dividend uitkeringen en investeringen in onderzoek en ontwikkeling verminderd met afschrijvingen)

Voorstel uit te keren dividend	- 64.556
---------------------------------------	-----------------

(50% van het netto resultaat exclusief waardeveranderingen vastgoed na aftrek van vennootschapsbelasting en exclusief de eenmalige bate uit hoofde van de bijstelling van de initiële verwerking van de vaststellingsovereenkomst voor de fiscale openingsbalans)

- 32.624

Toe te voegen aan de ingehouden winst	99.499
--	---------------

Gebeurtenissen na balansdatum

Voor een toelichting bij de gebeurtenissen na balansdatum wordt verwezen naar de toelichtingen bij de geconsolideerde jaarrekening, pagina 197.

Historisch overzicht

Cijfers vanaf 2004 zijn in overeenstemming met IFRS, cijfers tot en met 2003 zijn op basis van voormalige grondslagen.

(in EUR 1.000.000, tenzij anders aangegeven)

	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Winst- en verliesrekening										
Netto-omzet	1.154	1.154	1.146	1.037	948	876	860	774	695	637
Waardeveranderingen vastgoed	- 40	19	111	29	13	5	83	15	74	63
Geactiveerde productie t.b.v. het eigen bedrijf	-	-	-	-	-	-	13	16	11	10
Som der bedrijfsopbrengsten	-	-	-	-	-	-	956	805	780	710
Resultaat uit verkoop vastgoed	-	3	3	10	10	18	-	-	-	-
Som der bedrijfslasten exclusief afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	- 731	- 709	- 666	- 598	- 492	- 475	- 488	- 452	- 383	- 340
EBITDA	383	466	594	478	478	424	468	353	397	370
Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	- 196	- 172	- 175	- 162	- 167	- 160	- 131	- 106	- 101	- 107
Exploitatieresultaat	187	294	420	316	311	265	338	247	296	263
Financiële baten en lasten	- 91	- 54	- 35	- 36	- 34	- 26	- 43	- 39	- 35	- 35
Belastingen, aandeel in het resultaat van deelnemingen en aandeel derden	37	- 54	- 68	246	- 84	- 78	- 104	- 71	3	4
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	133	187	316	527	193	161	191	137	263	232
Buitengewone lasten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 18
Resultaat toekomstend aan aandeelhouders (netto resultaat)	133	187	316	527	193	161	191	137	263	214
Balans										
Vaste activa	4.798	4.754	3.945	3.681	3.249	3.157	3.047	2.729	2.522	2.219
Vlottende activa	729	655	342	483	432	399	422	209	254	213
Totaal activa	5.527	5.409	4.287	4.165	3.681	3.556	3.469	2.938	2.775	2.432
Eigen vermogen (excl. aandeel derden)	-	-	-	-	-	-	2.024	1.871	1.783	1.548
Eigen vermogen (incl. aandeel derden)	2.975	2.887	2.957	2.722	2.245	2.093	-	-	-	-
Voorzieningen	69	50	54	63	84	115	64	41	38	54
Langlopende verplichtingen (incl.aandeel derden)	-	-	-	-	-	-	1.044	523	459	448
Langlopende verplichtingen (excl.aandeel derden)	2.061	1.747	914	865	1.006	958	-	-	-	-
Kortlopende verplichtingen	422	725	362	514	346	391	337	502	494	382
Totaal passiva	5.527	5.409	4.287	4.165	3.681	3.556	3.469	2.938	2.775	2.432
Operationele cashflow ¹⁾	327	421	313	362	307	327	298	293	216	251
Ratio's										
Exploitatieresultaat als % van de netto-omzet	16,2	25,5	36,6	30,5	32,8	30,2	39,3	31,9	42,6	41,2
Rendement gemiddeld eigen vermogen in % (ROE)	4,5	6,4	11,1	21,2	8,9	7,9	9,8	7,5	15,8	14,7
Return on Net Assets in % (RONA, ^{2) 3)}	4,9	7,5	12,3	10,1	9,7	8,6	11,7	9,4	12,5	12,5
Return on Average Capital Employed in % (ROCE) ⁴⁾ , (ROACE) ^{5) 6)}	4,5	7,3	11,7	9,8	9,9	8,7	11,5	9,4	12,8	13,8
FFO / totale schuld in % ^{7) 8)}	18,5	19,1	34,3	39,0	28,7	33,4	-	-	-	-
FFO interest dekkingsratio ^{8) 9)}	4,4	6,5	7,7	8,3	6,8	7,9	-	-	-	-
Leverage ^{10) 11)}	40,5	38,6	23,5	24,8	29,4	32,0	34,2	28,0	25,2	22,6
Gegevens per aandeel										
Winst per aandeel	710	1.083	1.844	3.077	1.126	939	1.117	799	1.536	1.250
Operationele cashflow per aandeel	1.756	2.439	1.830	2.114	1.754	1.912	1.738	1.710	1.258	1.468
Dividend per aandeel	347	371	543	462	323	271	239	245	263	133
Personeel										
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van fulltime-equivalenten	2.496	2.506	2.459	2.293	2.179	2.216	2.231	2.134	2.038	1.864

¹⁾ Voor een specificatie wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht.

²⁾ Tot en met 2005: Exploitatieresultaat / gemiddelde vaste activa verminderd met belastinglatenties.

³⁾ Met ingang van 2006: Exploitatieresultaat + resultaat en rentebaten deelnemingen / gemiddelde vaste activa verminderd met belastinglatenties.

⁴⁾ Tot en met 2003: Exploitatieresultaat / gemiddelde van passiva -/- niet rentedragend kort vreemd vermogen.

⁵⁾ Met ingang van 2004: Exploitatieresultaat / gemiddelde van eigen vermogen en rentedragend vreemd vermogen.

⁶⁾ Met ingang van 2006: Exploitatieresultaat + resultaat en rentebaten deelnemingen / gemiddelde van eigen vermogen en rentedragend vreemd vermogen.

⁷⁾ Tot en met 2005: Kasstroom uit bedrijfsoperaties gecorrigeerd voor werkkapitaal / totale bruto schuld.

⁸⁾ Vanaf 2006: zie berekening FFO / totale schuld en FFO interest dekkingsratio in de paragraaf Financieel Risico Management.

⁹⁾ Tot en met 2005: Kasstroom uit bedrijfsoperaties gecorrigeerd voor werkkapitaal plus rentelasten / rentelasten.

¹⁰⁾ Tot en met 2003: rentedragend vreemd vermogen / totaal eigen en vreemd vermogen.

¹¹⁾ Met ingang van 2004: Rentedragend vreemd vermogen / eigen vermogen plus rentedragend vreemd vermogen in %.



Energie

A B

- Warmtekoude opslag
- Duurzame gebouwen: TransPort
- Groene stroom
- LED en NEON verlichting
- Digitaal piernetwerk met energiezuinige LCD schermen
- Energielabels gebouwen
- Warmtekrachtcentrale

Luchtkwaliteit en mobiliteit

C D

- Walstroom
- Accu oplaadstations
- Elektrische auto en scooters
- 10% van het wagenpark rijdt op biodiesel
- Bagagetrekkers rijden op elektriciteit in de bagagekelder
- Golfwagentjes rijden op elektriciteit in de terminal
- Taxi's, Sternet en Connexion bussen rijden met Euronorm 5 motorblokken
- Gras-sedum vegetatie daken

Geluid

- Geluidmeetsysteem NOMOS met 27 meetpunten
- De partijen die deelnemen aan de Tafel van Alders hebben afspraken gemaakt over de toekomstige groei van Schiphol

Water

E

- Algen breken glycol af in het algenbassin
- Minder belastende sneeuw- en gladheid-bestrijdingsmiddelen gebruikt

Afval

- In de terminal en buiten op het Jan Dellaertplein staan afvalbakken voor het scheiden van papier, plastic en restafval. De plastic flesjes en potjes die bij de douane doorgang worden ingezameld worden eveneens gerecycled
- Ook op de kantoren worden papier en plastic bekertjes apart ingezameld en in ons bedrijfsrestaurant wordt het afval gescheiden weggegooid

Goed werkgeverschap

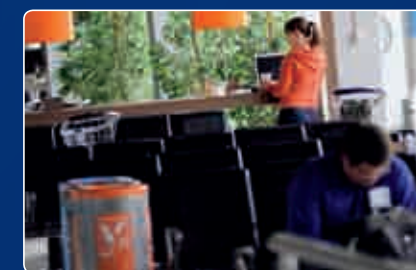
- Diversiteit
- Nieuwe werken
- Arbeidsveiligheid
- Schiphol College
- SOS-kinderdorpen
- Jaarlijkse Iftar maaltijd
- FSC papier
- Leaseauto's A/B/C label
- Deelname aan initiatieven om bewustwording te vergroten zoals Nacht van de Nacht en Earth Hour
- Het Schipholfonds

Kijk voor een uitgebreid overzicht op www.schiphol.nl/cr

Corporate Responsibility in kaart gebracht

Schiphol ziet het als een grote uitdaging om de juiste afweging te maken tussen economie en milieu, tussen luchtvaart en leefbaarheid. Corporate Responsibility is een integraal onderdeel van onze strategie.

In 2009 hebben we de ACI Europe Best Airport Award gewonnen vanwege de wijze waarop Schiphol invulling geeft aan de relatie met de omwonenden.





Corporate Responsibility integreren in de organisatie

Corporate Responsibility – ondernemen met respect voor mens, milieu en omgeving – is in 2009 meer dan in het verleden benoemd als strategisch thema. Daarom presenteren wij onze vorderingen op dit gebied, samen met die op het financiële vlak, in één jaarverslag. Met dit verschil dat onze financiële prestaties de volledige vennootschap betreffen en de in dit hoofdstuk vermelde feiten en cijfers onze prestaties op de locatie Amsterdam Airport Schiphol weergeven. Op deze locatie hebben meer dan 90% van onze activiteiten plaats. In voorgaande jaren werden onze prestaties op het gebied van Corporate Responsibility vastgelegd in een Verslag Verantwoord Ondernemen (2002 tot en met 2008), een Omgevingsverslag (2000 en 2001) en een Milieujaarverslag (1992 tot en met 1999). Daarnaast brachten wij tot 2002 een apart het Sociaal Jaarverslag uit. Vanaf 2002 is dit geïntegreerd in het Verslag Verantwoord Ondernemen.

Prominenter onderdeel strategie

Corporate Responsibility is een intrinsiek onderdeel van onze strategie. Om Corporate Responsibility te borgen, wordt het gefaseerd geïntegreerd in onze organisatie.

De eerste stap was het prominenter benoemen van het belang van Corporate Responsibility als onderdeel van de maatschappelijke functie van onze strategie. De volgende en meest uitdagende stap, is de integratie van Corporate Responsibility in ons denken en doen, in onze bedrijfscultuur en onze bedrijfsprocessen. We zien het als een grote uitdaging en kans om de juiste afwegingen te maken tussen economie en milieu, tussen luchtvaart en leefbaarheid. Vanuit onze invulling van Corporate Responsibility wordt aandacht besteed aan veiligheid, duurzaamheid en milieu, mens en maatschappij, en innovatie. Dat doen wij door gerichte investeringen en innovaties. De aard van onze bedrijfsactiviteiten en de impact die deze hebben op de omgeving, legt het zwaartepunt bij veiligheid en milieu.

In de strategie van Amsterdam Airport Schiphol zijn voor Corporate Responsibility de volgende vier thema's onderscheiden:

1. Veiligheid

Het waarborgen van veiligheid en beveiliging ter voorkoming van ongelukken met als speerpunt het vergroten van het veiligheidsbewustzijn in onze bedrijfscultuur.

2. Duurzaamheid en milieu

Uitvoering van een milieubeleid met als speerpunten een verantwoorde energiehuishouding, schonere lucht en het verbeteren van de waterkwaliteit.

3. Mens en maatschappij


Met dit thema willen wij enerzijds veiligheid, gezondheid en vitaliteit van onze medewerkers waarborgen en anderzijds een bijdrage leveren aan de werkgelegenheid en een economisch welvarende omgeving. Tevens willen wij de relatie met omwonenden verbeteren en het draagvlak voor de luchthaven activiteiten vergroten.

4. Innovatie

Het ontwikkelen en verbeteren van producten en diensten die bijdragen aan tevreden klanten, medewerkers en omwonenden en zorgen voor efficiënte bedrijfsprocessen en lagere milieubelasting.

Prestatie indicatoren

De onderneming als geheel en elke business area afzonderlijk worden beoordeeld op grond van prestatie indicatoren, zogenoemde KPI's. In overleg met de business areas bepaalt de directie de normen van de KPI's. Dit gebeurt zodanig dat het management zich weet uitgedaagd de bedrijfsprocessen voortdurend te verbeteren. De meeste prestatie indicatoren worden per kwartaal gerapporteerd en besproken door de directie en de betrokken senior managers. Een aantal prestatie indicatoren wordt jaarlijks gemeten en beoordeeld. Indien daartoe aanleiding is, kunnen de gestelde normen worden aangepast. Voor de thema's veiligheid, duurzaamheid en milieu en mens en maatschappij zijn begin 2009 prestatie indicatoren vastgesteld. Een aantal is nog in ontwikkeling en zal in 2010 worden vastgesteld.

GRI Report Application Levels		2002 In Accordance					
		C	C+	B	B+	A	A+
MANDATORY	Self Declared						
	Third Party Checked		REPORT EXTERNALLY ASSURED		REPORT EXTERNALLY ASSURED		REPORT EXTERNALLY ASSURED
OPTIONAL	GRI Checked		REPORT EXTERNALLY ASSURED		REPORT EXTERNALLY ASSURED		REPORT EXTERNALLY ASSURED

Rapportage richtlijnen

Bij het samenstellen van het onderhavig onderdeel van dit verslag zijn de meest relevante best practices en internationale richtlijnen gevolgd. De G3-richtlijn van het Global Reporting Initiative (GRI) is hierbij de belangrijkste leidraad geweest. GRI heeft de mate van toepassing van de G3-richtlijn ingeschaald op niveau B (op een schaal van A tot en met C). Als bijlage is de GRI-referentietabel opgenomen. Voor de indicatoren die betrekking hebben op onze bedrijfsvoering, wordt in de tabel aangegeven waar in het verslag informatie over het betreffende onderwerp is opgenomen. Behalve in dit verslag is meer informatie beschikbaar op onze website, www.schiphol.nl/cr

Reikwijdte

De informatie in dit verslag heeft betrekking op het kalenderjaar 2009. Waar van toepassing worden de gegevens belicht uit het zogenoemde operationele of gebruiksjaar 2009, dat de periode 1 november 2008 tot en met 31 oktober 2009 bestrijkt. Bij het samenstellen van dit onderdeel van het jaarverslag waren nog niet voor alle indicatoren de gegevens beschikbaar over 2009.

Veiligheid

Beleid en managementsystemen

Bij veiligheid op Amsterdam Airport Schiphol gaat het om luchtvaart-, brand-, verkeers- en arboveiligheid. Voor het waarborgen en verbeteren ervan gebruiken we het Terminal Veiligheid Management Systeem (TVMS) in het terminalcomplex en het Airside Veiligheid

Management Systeem (AVMS) voor het gebied erachter. In de twee systemen zijn alle bedrijfsactiviteiten in kaart gebracht, de operationele risico's, de bijbehorende beheersmaatregelen en de proceseigenaren die hiervoor verantwoordelijk zijn. Met veiligheidsrapportages wordt gestuurd op deze beheersmaatregelen. Hierdoor kan Amsterdam Airport Schiphol de veiligheidsrisico's via de 'plan-do-check-act'¹⁾ van TVMS en AVMS inventariseren, analyseren en beheersen.

Prestatie indicatoren

Runway incursions

Het voorkomen dat een vliegtuig of voertuig zich onbedoeld op een start- of landingsbaan bevindt, de zogenoemde runway incursions, heeft de continue aandacht van zowel de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) als van Amsterdam Airport Schiphol. Beiden registreren runway incursions op eenzelfde manier; zij worden eens per kwartaal intern gerapporteerd. Hierbij wordt elke afwijking van een procedure, hoe gering ook, signaleerd en onderzocht, zodat een continu proces van verbeteringen plaatsvindt en het niet tot ernstige incidenten komt.

In 2009 deden zich 32 runway incursions voor. In vergelijking met 2008 is dit een afname van 9 incidenten (-22%).

In 2009 is veel aandacht besteed aan het doel en gebruik van de stopbars bij de inrit van de baan. Dit heeft geresulteerd in een aanzienlijke daling van het aantal malen dat piloten, bewust of onbewust, het stopteken niet hebben opgevolgd. Het negeren van dit stopteken wordt als een *runway incursion* aangemerkt.

Birdstrikes

Vogels, en met name grote vogels, kunnen gevaarlijke situaties veroorzaken op het landingsterrein. Birdstrikes betreffen incidenten waarbij sporen van een vogel op een vliegtuig zijn aangetroffen of dode vogels of andere dieren op een start- of landingsbaan. Vanaf 2006 gebruiken Amsterdam Airport Schiphol en Air France-KLM als homecarrier dezelfde registratie van birdstrikes. Beide partijen hebben maandelijks overleg in de Vogelwerkgroep. Daarbij worden onder andere de aantallen birdstrikes, het beleid en mogelijke bestrijdingsmethodieken besproken. Birdstrikes worden elk kwartaal gerapporteerd.

¹⁾ Voor meer informatie over deze aanpak, zie: www.schiphol.nl/cr

Over 2009 zijn er in totaal 7,1 vogelaanvaringen per 10.000 vliegtuigbewegingen geconstateerd. In vergelijking met 2008 zijn dit er 2,9 meer. We hebben dit jaar, en vooral in het najaar, veel last gehad van torenvalken en buizerds. In totaal werden 520 torenvalken en 115 buizerds gevangen. Na de vangst worden de vogels gewogen, opgemeten en geringd, waarna zij zo'n 50 kilometer van de luchthaven vandaan worden losgelaten. Op een enkele uitzondering na worden bijna geen geringde exemplaren op of rond de luchthaven gevangen.

In onze strijd om vogels weg te houden van het landingsterrein, is dit verslagjaar voor het eerst een valkenier ingezet, speciaal voor het noordelijke deel van de Zwanenburgbaan en rondom de gehele polderbaan. In september moest een proef uitwijzen of met de valkenier, kieviten "buiten de deur" kunnen worden gehouden. Deze kieviten zijn overwinteraars uit Scandinavië en trekken pas door als het hier ook echt koud wordt. Deze valkenier verjaagt de kieviten met een woestijnbuiser, gier of slechtvalk. In 2009 is het aantal overvliegende grauwe ganzen toegenomen. Samen met de provincie Noord-Holland is het project om ganzen in een straal van 10 km rond de luchthaven te verjagen voortgezet. Op aandringen van het Veiligheidsplatform is door het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor dit specifieke probleem een regiegroep opgezet. Vooruitlopend daarop is Schiphol gestart met onderzoek naar de herkomst en migratiepatronen van deze vogels. Daarnaast onderzoekt het centrum voor Landbouw en Milieu de mogelijkheden om de teelt van graan - hun voedselbron - in de omgeving van de luchthaven te verminderen.

De regen van de laatste maanden van 2009, tenslotte, zorgde voor veel doorweekte velden; dit trok veel spreeuwen en meeuwen aan.

Brandveiligheid

Brandveiligheid omvat het verbeteren van het brandveiligheidsniveau in de terminal. Om dit te kunnen meten is een prestatie indicator geformuleerd. De indicator zal zich baseren op de resultaten van integrale testen van de brandcompartimenten. Hierbij wordt in een compartiment een brand of calamiteit gesimuleerd waarna alle systemen worden getest op hun werking in de praktijk en in samenhang met elkaar. Door integraal te testen kan het functioneren van het brandveiligheids- en evacuatiesysteem in de terminal in kaart worden gebracht.

In 2009 is gewerkt aan een gedegen testplan dat is afgestemd met alle operationele partijen. Dit plan wordt vanaf 2010 uitgevoerd. Het realiseren van de planning en het uitvoeren van integrale testen is essentieel voor het vergroten van de brandveiligheid van de terminal.

Met het in 2002 gestarte programma Continuïteit en Brandveiligheid Terminalcomplex (C&BT), is op technisch niveau de veiligheid bevorderd. Het programma C&BT is in 2009 geïntegreerd in het Terminal Veiligheids Management Systeem (TVMS). Tevens is een uitgebreide analyse op Brandveiligheid en Ontruiming uitgevoerd, wat heeft geleid tot een gedegen overzicht van de stand van zaken in de 53 brandcompartimenten waaruit de terminal bestaat. Tijdens de renovatie van Terminal 1 is ook het aantal brandcompartimenten uitgebreid. In de drukke passagiersgebieden (Lounge 2 en EF-gebied) zijn extra vluchtdeuren naar buiten aangebracht. Daarnaast is de toetsing op brandveiligheid verscherpt en is richting medewerkers uitgebreid campagne gevoerd om hen nog meer bewust te maken van het belang van brandveiligheid.

Duurzaamheid en Milieu

Beleid en managementsystemen

In het Milieubeleidsplan 2008-2011 staan doelen en maatregelen beschreven voor de milieucpartimenten lucht, afval, bodem, energie, water, gevaarlijke stoffen, natuur en landschap op de locatie Schiphol. Het milieubeleidsplan vormt de kapstok voor deelplannen en het kader waarbinnen huidige en toekomstige bedrijfsactiviteiten moeten worden ontwikkeld.

Taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en werkafspraken voor de beheersing van milieurisico's in de bedrijfsvoering van Amsterdam Airport Schiphol, zijn vastgelegd in het milieumanagementsysteem. Dit systeem zorgt voor planning en controle van de verschillende milieucpartimenten die de luchthaven kent. Het milieumanagementsysteem is ISO 14001 gecertificeerd.

Amsterdam Airport Schiphol richt bedrijfsbrede programma's in waarbinnen alle business area's samenwerken aan de realisatie van ambitieuze doelstellingen. Eén hiervan is dat wij in 2020 willen voldoen aan onze klimaatdoelen. Speciaal hiertoe is het programma EnergieStrategie2020



gestart, een energieplan dat voorziet in de realisatie van een verantwoorde energiehuishouding in 2020. Indien dit daadwerkelijk wordt gehaald is Amsterdam Airport Schiphol in 2020 koploper onder de luchthavens op het gebied van energie. Een ander ambitieus programma is de Visie Duurzame Mobiliteit. Dit werkt aan het verbeteren van de luchtkwaliteit op en de bereikbaarheid van de luchthaven door onder meer het invoeren van het 'nieuwe werken'.

Onze plicht om te moeten voldoen aan wet- en regelgeving kan ook een aanleiding zijn een programma in te richten. Programma's gericht op het beheersen van de kwaliteit van het oppervlaktewater of op het verbeteren van de luchtkwaliteit op en rondom Amsterdam Airport Schiphol zijn hiervan voorbeelden.

Prestatie indicatoren

CO₂-uitstoot

Amsterdam Airport Schiphol wil in 2012 wat betreft haar eigen activiteiten volledig CO₂ neutraal zijn. Hiermee hebben we in 2008 weer een stap in de goede richting gezet. De CO₂-uitstoot van onze eigen activiteiten is met

60.000 ton gereduceerd tot 8.572 ton. Dit is een reductie van bijna 90%. Dit resultaat is voornamelijk bereikt door het inkopen van groene stroom en voor een klein deel door het zelf opwekken van duurzame energie. De CO₂-footprint voor de periode 2006-2008 is geverifieerd door het test- en keurbedrijf KEMA. Voor deze verificatie is een materialiteit van 5% gehanteerd. De meting van de CO₂-uitstoot is dermate complex dat de exacte uitstoot over 2009 pas in de loop van 2010 bekend is.

Duurzame energie

Voor 2020 willen wij minimaal 20% van onze energiebehoefte op Amsterdam Airport Schiphol, duurzaam opwekken. Het aandeel duurzame energie is ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van 2008, te weten 0,8% van het totale energieaandeel. Het bestond voornamelijk uit warmte- en koude opslag in de bodem al dan niet in combinatie met warmtepompen. In 2010 zal dit toenemen wanneer we beginnen met het plaatsen van kleinschalige zonnepanelen, het toepassen van gebouw geïntegreerde zonnecellen en het verbeteren van het rendement van de huidige warmte- en koudeopslag.

De door ons ingekochte energie bestaat volledig uit groene energie. Het opwekken van duurzame energie en het verminderen van het gebruik van energie is geborgd binnen het programma EnergieStrategie 2020.

Energie

In de MeerJaren Afspraak met de overheid (MJA3) is afgesproken om in de periode 2005 tot 2020, jaarlijks 2% efficiënter energie te verbruiken. Elke vier jaar moet een energiebesparingsplan worden opgesteld. SenterNovem heeft het plan voor 2009-2012 goedgekeurd. Hierin is tot op afdelingsniveau uitgewerkt hoe op Amsterdam Airport Schiphol de doelstellingen van de MJA3 kunnen worden gerealiseerd. Voor de periode 2009-2012 betekent dit dat er een besparing van 8% moet worden gehaald.

Omdat de meeste besparingsmaatregelen pas aan het einde van 2009 zijn ingevoerd en derhalve ook dan pas effectief worden, is de besparingsdoelstelling voor 2009 niet gehaald (+1,6% in plaats van -2,0%). Dit is vooral veroorzaakt door een toename van het energieverbruik door het plaatsen van nieuwe installaties in de bagagehallen (+1,4%), in een aantal kantoren en in de horeca (+0,8%). Ook een defecte warmtekrachtkoppeling en een absorptiekoeling die verkeerd was ingesteld na onderhoud (+1,4%), hebben hiervoor gezorgd. In totaal geeft dat een negatief effect op onze energie-efficiency van +3,6%. Dit hebben we weten te beperken tot +1,6% door het doorvoeren van energiebesparende maatregelen, waaronder het 's nachts uitschakelen van ventilatie en koeling op de H-pier, het plaatsen van spanningsregelaars op de openbare verlichting en het uitschakelen van de klimaatinstallaties van de G-pier als de gates niet in gebruik zijn.

Het betekent echter wel dat we alle voorgenomen maatregelen moeten implementeren om de beoogde doelstelling van 8% over vier jaar te kunnen realiseren. Voorbeelden hiervan zijn: het uitschakelen van verlichting en klimaatinstallaties bij de gates indien er geen afhandeling is, het nauwkeuriger regelen van installaties en het kiezen voor energiezuinigere componenten bij onderhoud. Ook zullen we doorgaan met de implementatie van LED-toepassingen.

We moeten de komende drie jaar 3,2% energie per jaar besparen. Er is nog voldoende besparingspotentieel (voor 2010 bijvoorbeeld 2,8%

zeker en 2% voorwaardelijk) en daarom verwachten wij over de periode 2009-2012 toch de ons opgelegde efficiëncyslag te halen.

In de afgelopen jaren rapporteerden wij ook de energie-efficiency index. Het verschil tussen de besparingsdoelstelling en de energie-efficiency index is dat de besparingsdoelstelling een absolute besparing is ten opzichte van ons energieverbruik en de index gerelateerd is aan een aantal parameters zoals passagiers, vracht, beschikbaar vloeroppervlak en vliegtuigbewegingen. Aangezien de besparingsdoelstelling beter te monitoren is en de overheid ook voornemens is om de MJA voortaan op absolute besparingen vast te leggen, rapporteren wij in dit jaarverslag alleen over de besparingsdoelstelling en niet meer over de energie-efficiency index.

ACA Scheme

Amsterdam Airport Schiphol participeert in het in 2009 gelanceerde Airport Carbon Accreditation Scheme (ACA) van ACI Europe, de brancheorganisatie van Europese luchthavens (zie ook www.aci-europe.org).

ACA is een gecertificeerde benchmark die inzichtelijk maakt wat luchthavens doen om de uitstoot van CO₂ te meten, te rapporteren en te reduceren.

Uit een in januari 2010 door het test- en keurbedrijf KEMA uitgevoerde audit blijkt dat Amsterdam Airport Schiphol beschikt over een geverifieerd inzicht van haar CO₂-footprint. De luchthaven werkt toe naar accreditatie voor niveau 3 van het Airport Carbon Accreditation Scheme. Dit wil zeggen dat Amsterdam Airport Schiphol weet voor hoeveel CO₂-uitstoot zij verantwoordelijk is en hoeveel uitstoot direct bestuurbaar is (1); weet welke activiteiten in het terugdringen van CO₂-uitstoot vallen onder 'guide & influence' (2); een reductiedoelstelling heeft voor haar CO₂-uitstoot en verbeteringen realiseert in het verlagen van de CO₂-uitstoot (3); beschikt over een managementplan om haar CO₂-footprint te verbeteren en de reductie-

¹⁾ *Guide: Activiteiten waarop Amsterdam Airport Schiphol niet direct invloed kan uitoefenen. Wij kunnen echter wel onze partners sturen zodat gezamenlijk mitigerende maatregelen kunnen worden genomen. Dit kan door het aangaan van samenwerkingsverbanden of door een en ander op te nemen in bijvoorbeeld contracten met leveranciers of concessionarissen.*

Influence: Activiteiten die voor Amsterdam Airport Schiphol niet direct bestuurbaar zijn en waarop Schiphol slechts een beïnvloedende rol kan uitoefenen voor het treffen van mitigerende maatregelen. Samenwerken en bewustwording zullen hier een belangrijke rol spelen.



doelstellingen te borgen in het bedrijf (4) en bewust communiceert en samenwerkt met stakeholders om de reductiedoelstellingen te realiseren (5).

Luchtkwaliteit

Amsterdam Airport Schiphol zet meerdere middelen in om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ons programma Visie Duurzame Mobiliteit beschrijft hoe tegelijkertijd de luchtkwaliteit en de bereikbaarheid van de luchthaven kunnen worden verbeterd. Rapportage over de luchtkwaliteit vindt vier maal per jaar plaats.

Om de luchtkwaliteit op en rond het luchthaven-terrein te verbeteren richt Amsterdam Airport Schiphol zich vooral op het reduceren van NO_x-emissies (stikstofoxiden). Om inzicht te krijgen in onze emissies zijn we eind 2008 begonnen met een project dat moet leiden tot het plaatsen van meetposten op het luchthaventerrein. Deze meetposten gaan zes stoffen meten en vormen een aanvulling op het meetnet van de provincie Noord-Holland. Vanwege de aanzienlijke daling van aantal vliegtuigbewegingen en daardoor van de uitstoot van emissies, is het project halverwege 2009 bevroren. Zodra

de economie zich verbetert, zal verder worden gegaan met het plaatsen van deze meetposten. Ter vermindering van NO_x-emissies zal een groot deel van de gates worden voorzien van een vaste stroomaansluiting en een voorziening van preconditioned air voor vliegtuigen, waardoor zij geen gebruik meer hoeven maken van hun hulpmotoren. Ook hier heeft de economische crisis voor vertraging gezorgd. Zonder schadelijke gevolgen voor het milieu overigens, want diezelfde crisis zorgde voor een daling van het aantal vliegtuigbewegingen en daardoor voor een verbetering van de luchtkwaliteit.

Om de toekomstige groei te compenseren zullen jaarlijks bij 15 opstelplaatsen de nieuwe voorzieningen worden geplaatst. Hierdoor zal steeds méér NO_x worden gecompenseerd dan de groei van de luchthaven veroorzaakt. Op dit moment zijn al zes gates op de B-pier (6,6%) voorzien van een aansluiting voor stroom en preconditioned air. Door deze elektrische aansluitingen wordt er op jaarbasis 4,5 ton minder NO_x uitgestoten. De afname in het aantal vliegtuigbewegingen in 2009 met 8.7% als gevolg van de economische crisis leidt echter op dit moment al tot een tijdelijk verbeterde luchtkwaliteit.

Binnen de Schiphologroep houdt de Task Force Lucht zich bezig met het verbeteren van de luchtkwaliteit. In deze werkgroep komen de experts op het gebied van luchtkwaliteit eens per maand samen om het onderwerp te bespreken en actie te nemen. Ook op micro niveau werkt Schiphol aan het verbeteren van luchtkwaliteit. Samen met afhandelaren kijkt Schiphol naar de mogelijkheden van het toepassen van brandstofcellen in het afhandelproces en elektrische voertuigen. Ook is het gebruik van schonere auto's met een Euronorm 5 motorblok afgedwongen bij vernieuwing van de taxiconcessie in 2009. Het gebruik van een Euronorm 5 motorblok verlaagt de roetuitstoot met 80% tot maximaal 5mg/km en de stikstof uitstoot met 25% tot 70mg/km voor benzine en 180mg/km voor diesel.

Kwaliteit oppervlaktewater

Bij temperaturen rond het vriespunt worden vliegtuigen uit vliegveiligheidsoverwegingen gede-iced. Hierbij wordt glycol gebruikt waardoor in de winter de kwaliteit van het oppervlaktewater kan verminderen indien het in het oppervlaktewater terecht komt. Ook kan er kaliumacetaat, nodig bij de sneeuw- en gladheidsbestrijding van taxi-, start- en landingsbanen en platforms, in het oppervlaktewater terecht komen. Glycol en kaliumacetaat zijn biologisch afbreekbaar, maar onttrekken tijdens dit proces zuurstof aan het water. Dit kan vissterfte tot gevolg hebben.

Saneringsplan oppervlaktewater

Om de kwaliteit van het oppervlaktewater duurzaam te verbeteren, is in 2007 een saneringsplan opgesteld voor het terugdringen van de schadelijke effecten die *de-icing* en het gebruik van sneeuw- en gladheidsbestrijdingsmiddelen met zich meebrengen. De saneringsplannen omvatten bronreducerende maatregelen (Saneringsplan 1) en infrastructuurele maatregelen (Saneringsplan 2). Met het Hoogheemraadschap van Rijnland zijn toen formele afspraken gemaakt over de realisatie van beide plannen. Daarvoor was sprake van ad-hocafspraken met het Hoogheemraadschap. Saneringsplan 1 telt twaalf actiepunten. Hiervan zijn in samenwerking met sectorpartijen, tien gerealiseerd. Over de realisatie van de twee resterende actiepunten zijn afspraken gemaakt met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Voor Saneringsplan 2 is inmiddels een alternatief gekomen, Saneringsplan 3. Hiermee zullen dezelfde doelen worden gerealiseerd maar tegen

lagere investeringen. Het plan is inmiddels ter goedkeuring voorgelegd aan het Hoogheemraadschap. Tegelijkertijd is afgesproken de realisatie van Saneringsplan 2 tijdelijk uit te stellen om Amsterdam Airport Schiphol de tijd te geven Saneringsplan 3 tijdens het winterseizoen 2009-2010 in de praktijk te testen.

Initiatieven om waterkwaliteit te verbeteren

- Onderzoek of glycol en kaliumacetaat met behulp van algen milieuvriendelijk kunnen worden afgebroken.
- Betere afstemming van informatie tussen de luchthaven, Luchtverkeersleiding Nederland, KNMI, KLM en de vier *de-icing* afhandelaren om de effectiviteit van het *de-icing* proces verder te vergroten.
- Wijziging van de infrastructuur van het *de-icen* zodat nog meer behandelingen kunnen plaatsvinden op het platform dat hiervoor speciaal is ingericht.
- De open bassins waarin de *de-icing* vloeistof wordt opgeslagen die vrijkomt na het *de-icen*, vervangen voor gesloten bassins.
- Het vergroten van de opvangcapaciteit.
- Onderzoeken of bestrijdingsmiddelen kunnen worden gebruikt die minder belastend zijn voor het milieu. Middelen op basis van kaliumformiaat zijn op kleine schaal succesvol getest. Tijdens het winterseizoen 2009-2010 zullen zij op grotere schaal verder worden getest.
- Modernisering van het meet- en monitoring-systeem dat gedurende het hele jaar de kwaliteit van het oppervlaktewater meet.
- Tijdens het winterseizoen 2008-2009 is de werking van een vernieuwd waterkwaliteitsherstelplan met succes getest. Het plan wordt vanaf winterseizoen 2009-2010 definitief.
- Plaatsing van boosterpompen en extra baggerwerkzaamheden hebben gezorgd voor een betere doorstroming van het watersysteem op de luchthaven.

Mens en maatschappij

Beleid en managementsystemen

De ondernemingscode en de beleidsverklaring Verantwoord Ondernemen zijn de belangrijkste codes waarin is vastgelegd hoe de organisatie verwacht dat medewerkers zich gedragen. Daarnaast heeft Amsterdam Airport Schiphol een fraude- en een klokkenluiderreglement en aanvullende codes over ongewenste omgangsvormen, e-mail gebruik en omgang met externe relaties.



Veiligheid, gezondheid en vitaliteit bij het verrichten van arbeid worden gewaarborgd met het arbobeleid. Centraal thema is het voorkomen van fysiek of psychisch letsel aan eigen en ingehuurde medewerkers, passagiers en bezoekers. Amsterdam Airport Schiphol maakt hierbij gebruik van een arbomanagement-systeem, dat gebaseerd is op de internationale norm OHSAS 18001 (Occupational Health and Safety Assessment Series).

Prestatie indicatoren

Human Resources

2009 was een bewogen jaar, zowel voor onze organisatie als geheel en als voor onze medewerkers individueel. De in begin januari aangekondigde organisatieaanpassing betekent een vermindering van de totale personeelsomvang van circa 22% per eind 2010. Deze organisatieaanpassing kan vanzelfsprekend invloed hebben op hoe onze medewerkers zich voelen en hoe zij presteren.

Wij willen gezonde en vitale werknemers en doen er dan ook alles aan hun gezondheid en vitaliteit te vergroten. Onder een gezonde en vitale werknemer verstaan wij "een medewerker

die op grond van competentie en fysieke gesteldheid in staat en gemotiveerd is, zijn werkzaamheden uit te voeren". Gezondheid en vitaliteit worden bepaald door het gemiddeld verzuimpercentage. Als doelstelling voor 2012 geldt een gemiddeld verzuimpercentage van maximaal 3,5%. Dit moet worden gerealiseerd door verdere verbetering van het verzuimbeleid en door implementatie van het periodiek preventief medisch en vitaliteitsonderzoek.

Over 2009 bedroeg het gemiddelde verzuimpercentage van Schiphol Nederland B.V. 4,2% bij een norm voor dat jaar van 3,9%.

Lost Time Injury Frequentie (LTIF)

De Lost Time Injury Frequentie (LTIF) omschrijft het aantal bedrijfsongevallen met verzuim, per 1 miljoen gewerkte uren. Voorgaande jaren rapporteerden wij het absolute aantal ongevallen. Echter, daarmee werden de verzuimconsequenties van deze ongevallen niet in kaart inzichtelijk. Daarom gebruiken wij sinds 2009 de LTIF. Dit is een internationale index waardoor we ons kunnen vergelijken met soortgelijke bedrijven en op basis daarvan ook verbeteringen kunnen doorvoeren. De index heeft betrekking op de medewerkers van

Schiphol Nederland B.V. en Schiphol Real Estate B.V. (SNBV en SRE B.V.), samen ongeveer 90% van alle Schiphol Group medewerkers op Amsterdam Airport Schiphol. Overige dochters en deelnemingen op deze locatie worden nog niet opgenomen in deze prestatie indicator. Deze index is in 2009 niet vastgesteld. Inmiddels voldoet het registratiesysteem aan onze wensen, en kan de index in 2010 elke maand worden vastgesteld. Het zal duidelijk zijn dat wij streven naar geen enkel bedrijfsongeval.

Schiphol College

Schiphol College wil de talenten van mensen verder helpen ontwikkelen. Hierbij gaat het om het creëren van een kans op werkgelegenheid in de luchtvaartbranche door het aanbieden van leerbanen, beroepsbegeleidende leerwegen, stages en maatwerktrainingen. De focus ligt op de logistieke, beveiligings- en facilitaire sector. Schiphol College is een samenwerkingsverband tussen ons en het ROC van Amsterdam.

Leerbanen

Een leerbaan is bedoeld voor mensen zonder voltooide opleiding of werk. Door middel van een voortraject wordt men voorbereid op een baan op Amsterdam Airport Schiphol en voor een jaar gedetacheerd. In 2009 heeft Schiphol College 75 leerbaan medewerkers met een leerarbeidsovereenkomst in dienst gehad. Dit is 5 minder dan de doelstelling van 80. Door de afname van het passagiers- en het vrachtvervoer zijn minder beveiligingsmedewerkers nodig en is de instroom van nieuwe leerbaan medewerkers in 2009 beperkt gebleven tot 30.

Beroepsbegeleidende leerweg

Bij beroepsbegeleidende leerweg is sprake van een opleiding waarbij men werkzaam is bij een bedrijf op Amsterdam Airport Schiphol en tegelijkertijd een studie volgt via Schiphol College. In 2009 zijn 247 medewerkers gestart met deze leerweg. De doelstelling was 580. Ook hier is de afname van het passagiers- en vrachtvervoer debet aan een drastische daling in de vraag naar 'nieuwe' medewerkers van vooral beveiligingsbedrijven.

Stages

Schiphol College fungeert ook als stagebureau en biedt deze aan in alle sectoren die op Amsterdam Airport Schiphol vertegenwoordigd zijn. Het betreft voornamelijk MBO-stagiaires. Deze worden zowel geplaatst bij Amsterdam Airport Schiphol als bij externe bedrijven die

op deze locatie zijn gevestigd.

Door de organisatieaanpassing zijn in 2009 minder stagiairs geplaatst dan beoogd; 161 versus 430.

Maatwerktrainingen

Maatwerktrainingen betreffen specifieke trainingen op het gebied van de luchtvaartsector die samen met het ROC van Amsterdam worden uitgevoerd. Het aantal maatwerktrainingen ultimo 2009 bedroeg 265 en ligt daarmee in lijn met de doelstelling van 260.

Inkoop

Amsterdam Airport Schiphol heeft ook in haar inkoopbeleid doelstellingen voor duurzaamheid opgenomen. De doelstelling die de overheid zich zelf heeft opgelegd, dient hierbij als richtlijn. Amsterdam Airport Schiphol heeft zich als doel gesteld om 75% duurzaam in te kopen in 2010 en 100% in 2015. Bij verantwoord inkopen kijken we zowel naar producten, diensten en/of werken die we kopen als naar de leveranciers die deze producten en diensten leveren.

We hebben bedrijfsbrede doelstellingen voor energie en mobiliteit. Deze doelstellingen nemen we ook mee tijdens het selectieproces. Dit heeft geleid tot het inkopen van groene energie en van dienstauto's die voldoen aan energielabel A, B of C.

We willen zoveel mogelijk leveranciers en partners contracteren die een voor Amsterdam Airport Schiphol aanvaardbaar beleid voeren met betrekking tot Corporate Responsibility en aantoonbare inspanningen leveren om de milieubelasting en de sociale belasting te minimaliseren. Dergelijke inspanningen zijn aantoonbaar op basis van de volgende criteria die worden meegenomen tijdens het selectieproces:

- Een recent beleidsdocument over Corporate Responsibility: Een leverancier kan in het document aandacht besteden aan sociale- en milieuaspecten die relevant zijn voor Amsterdam Airport Schiphol. Wij vinden het belangrijk dat onze leveranciers over bepaalde thema's (mensenrechten, milieu) hetzelfde standpunt innemen als wij en dat onze leveranciers een bijdrage leveren aan het halen van onze doelstellingen.
- Een recent gepubliceerd Corporate Responsibility verslag.

- ISO 14001 certificering: ISO 14001 is een norm die borgt dat een leverancier voldoet aan wet- en regelgeving en de beheersing van milieurisico's. Tevens streeft het naar een continue verbetering van de milieuprestaties in de organisatie.
- EMAS gecertificeerd management systeem: EMAS is voor een groot deel gelijk aan ISO 14001 norm met als verschil dat bij EMAS de leverancier periodiek informatie verstrekt over haar milieuprestaties d.m.v. een milieuverslag.

In 2010 wordt een systeem geïmplementeerd waarmee gemeten wordt in welke mate bovenstaande selectie- en gunningcriteria een essentieel onderdeel uitmaken van de inkoopprocessen. Bovendien zal in 2010 het inkoopproces worden geoptimaliseerd door de implementatie van electronic sourcing. Hiermee zorgen we voor een juiste balans in (organisatorische) belasting voor onze organisatie en voor de leverancier tijdens het aanbestedingsproces van de te leveren dienst of product, waardoor de efficiëntie van inzet en middelen van alle betrokkenen wordt bevorderd.

Innovatie

Amsterdam Airport Schiphol is een innovatieve, grensverleggende luchthaven. Om te kunnen blijven concurreren met andere luchthavens wordt continue geïnvesteerd in innovatie.

Amsterdam Airport Schiphol geeft op verschillende manieren invulling aan innovatie: als initiatiefnemer, regisseur, proeftuin maar ook ter ondersteuning aan starters of onderzoek.

De luchthaven is zich ervan bewust dat voortdurende innovatie cruciaal is om haar processen en capaciteit, kwalitatief en duurzaam te blijven ontwikkelen. Dit doen we door nauwe samenwerking met kennisinstellingen en bedrijven om bij te dragen aan de succesvolle AirportCity-formule. Buiten bestaande (industriële) kaders om en gebruikmakend van nieuwe of toekomstige technologieën, wordt gezocht naar nieuwe innovatieve methoden, producten en diensten om de luchthaven weer een stap verder te ontwikkelen.

Ontwikkelingen en resultaten 2009

We ontwikkelen momenteel theGROUNDS, een innovatief kenniscluster waarin bedrijven, overheden en kennisinstellingen werken aan het verduurzamen van de luchthaven. Naast een netwerk van partijen zal theGROUNDS ook

een fysieke werkplek zijn. Amsterdam Airport Schiphol wil een inspirerende ontmoetingsplek creëren, waar zichzelf en haar partners aan uitdagingen van de luchthaven werken. In 2010 zal dit concept meer vorm krijgen. Een van de initiatieven onder theGROUNDS is het Mainport Innovation Fund. Schiphol Group heeft dit fonds met KLM, de Technische Universiteit Delft en de Rabobank opgericht. Zij weet zich hierbij gesteund door de zogenoemde TechnoPartner-regeling, van het Ministerie van Economische Zaken. De komende acht jaar investeert het fonds EUR 8 miljoen in innovatieve ondernemingen. Het gaat hier met name om jonge ondernemers met vernieuwende ideeën binnen de luchtvaartsector. Wij willen met het fonds niet alleen innovatie en duurzaamheid in de luchtvaart sector stimuleren maar ook onze eigen innovatiekracht verder versterken. We beogen een open communicatie tussen de ondernemingen die financieel worden ondersteund.

Dit zorgt voor efficiëntere (bedrijfs)processen, betere klantervaringen, kostenbesparingen en kwaliteitsverbeteringen. Tevens stimuleert dit het creëren van nieuwe toepassingsgebieden en applicatiemogelijkheden voor bestaande producten en processen. Daarnaast komen er nieuwe markten tot ontwikkeling.

Innovatie en het Mainport Innovation Fund worden gemonitord en aangestuurd door de in 2009 ingestelde Innovation Board.

Eén van de samenwerkingsverbanden waarvoor we ons het afgelopen jaar hebben ingezet, is de Kennis en Innovatie Agenda (KIA). Op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft de luchtvaartsector haar innovatieve ambities uiteengezet met als doel de Nederlandse economie te stimuleren.

Binnen de luchthaven zelf worden op verschillende afdelingen uiteenlopende pilots uitgevoerd. Een voorbeeld hiervan is het innovatie programma Labgate, dat zich richt op het herontwerpen van de gates met als doel het verbeteren van de passagiersbeleving. Een tweede voorbeeld is het laden van bagage-containers met behulp van robots.



Reacties op het verslag?

Dit verslag, evenals andere belangrijke informatie over Schiphol Group, is beschikbaar op onze corporate website www.schiphol.nl. Meer informatie over Schiphol en de omgeving staat op www.bezoekbas.nl. Uw reacties op dit verslag of vragen naar aanleiding van de inhoud zien wij met belangstelling tegemoet via cr@schiphol.nl.

Schiphol Group GRI assessment en toelichting

GRI - G3 richtlijnen voor duurzaamheidsverslaglegging	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
1 PROFIEL			
1.1 CEO statement	- Voorwoord	10,11	
1.2 Belangrijke gevolgen, risico's en mogelijkheden	- Doelstellingen en strategie - Risico's van ondernemen	18,19 88-91	
2 ORGANISATIEPROFIEL			
2.1 Naam organisatie	- SG in het kort	8, 9	
2.2 Voornaamste producten en/of diensten	- SG in het kort	8, 9	
2.3 Operationele structuur	- SG in het kort	8, 9	
2.4 Locatie hoofdkantoor	+		www.schiphol.nl/SchipholGroup1/Onderneming.htm
2.5 Aantal landen waar actief	- Feiten & cijfers	5	
2.6 Eigendomsstructuur en rechtsvorm	- Corporate governance	97	
2.7 Afzetmarkten	- Feiten & cijfers	5	
2.8 Omvang van de organisatie	- Feiten & cijfers	4	
2.9 Significante operationele veranderingen tijdens verslagperiode			Geen significante veranderingen
2.10 Toegekende onderscheidingen tijdens verslagperiode	- Aviation	47	
3 VERSLAGPARAMETERS			
3.1 Verslagperiode	+	01-01-2009 - 31-12-2009	
3.2 Datum van het meest recente verslag	05-03-2009		Jaarverslag www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations/FinancieleInformatie/Jaarverslagen.htm CR verslag www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/Strategie/CorporateResponsibilityVerslag1.htm
3.3 Verslaggeevingscyclus	+		jaarlijks
3.4 Contactpunt voor vragen	+		www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations/IRServicesContact.htm www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/Contact.htm
3.5 Proces voor bepalen inhoud	- CR integreren in de organisatie	225, 226	
3.6 Afbakening van het verslag	- CR integreren in de organisatie	225	
3.7 Vermelding beperkingen voor reikwijdte verslag	- CR integreren in de organisatie	225	
3.8 Basis voor verslaggeving	- CR integreren in de organisatie	226	
3.9 Technieken en berekeningsgrondslagen voor gegevensmetingen	- CR integreren in de organisatie	226	Bepaalde GRI indicatoren zijn inhoudelijk niet materieel bevonden voor Schiphol Group (type organisatie/processen en producten). Hierdoor vindt derhalve geen meting of berekening plaats en zijn gegevens niet beschikbaar. In andere gevallen zijn gegevens nog niet beschikbaar en worden deze mogelijk in komende jaren verzameld en gerapporteerd.
3.10 Herformuleringen van eerder verstrekte informatie	+		De CO ₂ uitstoot is opnieuw berekend. Dit leidt tot een andere CO ₂ uitstoot dan we in het verslag van 2008 gerapporteerd hebben. De cijfers van emissies uitgestoten bij het proefdraaien zijn eveneens aangepast.
3.11 Significante veranderingen t.o.v. vorige verslagperiode	+		Geen significante veranderingen
3.12 GRI inhoudsopgave	- CR integreren in de organisatie	236-240	
3.13 Verificatierapport	-		Vanwege de integratie van het jaarverslag en het Verantwoord Ondernemen verslagen, zijn de CR passages in het jaarverslag niet door een accountant geverifieerd.
4 INDICATOREN M.B.T. BESTUURSSTRUCTUUR			
4.1 Bestuursstructuur van de organisatie	- Corporate Governance - Toezicht, Bestuur en Management	97 104-107	
4.2 Relatie voorzitter hoogste bestuurslichaam en leidinggevende functie	- Toezicht, Bestuur en Management	104-107	
4.3 Aantal onafhankelijke en/of niet-leidinggevende leden van het hoogste bestuurslichaam	- Toezicht, Bestuur en Management	104-107	
4.4 Mechanismen voor aandeelhouders en medewerkers om aanbevelingen te doen of medezeggenschap uit te oefenen	- Aandeelhouders-informatie - Corporate Governance	16 97	
4.5 Koppeling tussen prestaties van de organisaties en vergoedingen voor leden hoogste bestuursorgaan, top managers en leidinggevend	- Remuneratierapport	98-101	
4.6 Processen waarmee hoogste bestuursorgaan waarborgt dat strijdige belangen worden vermeden	- Corporate Governance	97	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations.htm

GRI - G3 richtlijnen voor duurzaamheidsverslaglegging	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
4.7 Kennis over verantwoord ondernemen bij hoogste bestuurslichaam	- Remuneratierapport	98	
4.8 Intern ontwikkelde missie-, beginselverklaringen en gedragscodes	+		De ondernemingscode en de beleidsverklaring Verantwoord Ondernemen zijn de belangrijkste codes waarin is vastgelegd hoe we verwachten dat onze medewerkers zich gedragen. Daarnaast hebben we een fraude- en een klokkehoudersreglement en aanvullende codes over ongewenste omgangsvormen, e-mail gebruik, omgang met externe relaties. Zie ook: http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/Strategie/GedragscodesEnVerdragen.htm
4.9 Corporate Governance	- Corporate Governance	97	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations.htm
4.10 Processen voor evalueren van eigen prestaties vh hoogste bestuurslichaam	- Remuneratierapport	98	
4.11 Voorzorgsprincipe	+	225	http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility.htm
4.12 Extern ontwikkelde economische, milieugerelateerde en sociale handvesten, principes of andere initiatieven	+		ISO9001, ISO 14001
4.13 Lidmaatschap van verenigingen (zoals brancheverenigingen) en/of nationale/ internationale belangenorganisaties	- Toezicht, Bestuur en Management	104-107	
4.14 Lijst van groepen belanghebbenden die de organisatie heeft betrokken.	+		www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/OnzeStakeholders.htm
4.15 Basis voor inventarisatie en selectie van belanghebbenden die moeten worden betrokken.	+		Stakeholders hebben geen specifieke plek in directieverslag, maar komen verspreid in het Jaarverslag 2009 aan de orde. Zie ook: http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/OnzeStakeholders.htm
4.16 Benadering van het betrekken van belanghebbenden	+		www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/OnzeStakeholders.htm
4.17 De voornaamste onderwerpen en vraagstukken die naar voren zijn gekomen door de betrokkenheid van belanghebbenden en hoe de organisatie hierop heeft gereageerd	+		Voornaamste onderwerpen in BA Aviation: Veiligheid, Milieu en Geluid&groei Zie ook: VO verslag 2008: Tweede pagina van de hoofdstukken 3 t/m 7
5.1 ECONOMISCHE PRESTATIE INDICATOREN			
DMA Economische prestaties	- SG in het kort - Financiële gang van zaken	8, 9 24-29	
DMA Marktaanwezigheid	- SG in het kort - Aviation	8, 9 34-37	
DMA Indirect Economische effecten	- Voorwoord - Doelstellingen en strategie - Aviation - CR integreren in de organisatie	10, 11 18 34-36 233	
EC1 Directe economische waarden	- Jaarrekening	112-221	
EC2 Financiële implicaties en andere risico's en mogelijkheden voor de activiteiten van de organisatie als gevolg van klimaatverandering.	+	60-69	- Programma Kennis voor Klimaat. Financiële implicaties niet gekwalificeerd - zie ook: http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/DuurzameGroeï/Innovatie.htm
EC3 Dekking van de verplichtingen in verband met het vastgestelde uitkeringenplan	- Risico's van ondernemen	83-91	
EC4 Significante financiële steun van een overheid	+		Geen significante financiële ondersteuning ontvangen
EC5 Spreiding in de verhouding tussen het standaard aanvangssalaris en het lokale minimumloon	-		Niet relevant. Activiteiten vinden niet in ontwikkelingslanden/opkomende economieën plaats.
EC6 Beleid, methoden en deel van uitgaven betreffende lokaal gevestigde leveranciers	-		
EC7 Procedures voor lokale personeelwerving en aandeel van het topkader dat afkomstig is uit de lokale gemeenschap	-		
EC8 Ontwikkeling en gevolgen van investeringen in infrastructuur en diensten die voornamelijk ten behoeve van het algemeen nut worden geboden	+		We investeren op jaarbasis gemiddeld een bedrag tussen de € 300 mln en € 400 mln, waarvan een aanzienlijk deel om de luchthaven gerelateerde infrastructuur te verbeteren, goed te onderhouden en zo optimaal mogelijk in te zetten. De lange termijn investeringen dragen bij aan de kwaliteit, de bereikbaarheid en de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven. Daarnaast zijn er regelmatig grote investeringen op het gebied van parkeervoorzieningen en luchthaven gerelateerd vastgoed zoals hotels, kantoren en vrachtgebouwen. Het publiek belang en ons eigen belang worden met deze investeringen gediend.
EC9 Inzicht in en beschrijving van significante indirecte economische gevolgen, waaronder de omvang ervan.	+		De investeringen leiden tot een aanzienlijke additionele economische activiteit en werkgelegenheid op en rond de luchthaven met name op het gebied van bouw en installatie, facilitaire diensten en allerlei andere dienstverlening. De voorzieningen die gerealiseerd worden trekken ook weer andere bedrijven aan die zich vestigen op de luchthaven en hun eigen economische invloed hebben op de omgeving.

GRI - G3 richtlijnen voor duurzaamheidsverslaglegging	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
5.2 MILIEU PRESTATIE INDICATOREN			
DMA Milieu	- Voorwoord - Doelstellingen en strategie - Aviation - CR integreren in de organisatie	10, 11 18 47-51 227-231	
EN1 Totale hoeveelheid gebruikte materialen naar gewicht of volume	-		Wij registreren alleen de aankoop van materialen en niet hoeveel materialen we gebruikt hebben.
EN2 Gebruik recycled materiaal	-		Wij registreren niet hoeveel gerecycled materiaal we gebruiken.
EN3 Direct energieverbruik door primaire energiebron	- Aviation - CR integreren in de organisatie	48 229	
EN4 Indirect energieverbruik door primaire bron	+		De opgegeven hoeveelheden energie betreffen het totale energieverbruik in elektriciteit en gas. Er wordt geen indirecte energie separaat ingekocht. Schiphol zorgt indien nodig zelf voor de omzetting van directe energieverbruik naar indirect energieverbruik.
EN5 Energie die bespaard is door besparingen en efficiëntieverbeteringen	- Aviation - CR integreren in de organisatie	48, 49 229	
EN6 Initiatieven ten behoeve van energie-efficiënte en duurzame energie evenals verlagingen van de energie-eisen als resultaat van deze initiatieven	- Aviation - CR integreren in de organisatie	48, 49 228, 229	
EN7 Initiatieven ter verlaging van het indirecte energieverbruik	- Aviation - CR integreren in de organisatie	48, 49 228, 229	Het verlagen van het indirect energieverbruik maakt onderdeel uit van onze energiereductie en efficiëncydoelstellingen voortkomend uit de MJA afspraak en onze klimaatdoelstellingen.
EN8 Wateronttrekking per bron	-		Wij onttrekken geen water om te zuiveren voor drinkwater, ook niet voor industriële toepassingen
EN9 Waterbronnen waarvoor wateronttrekking significante gevolgen heeft	-		
EN10 Percentage gerecycled en hergebruikt water	-		Wij recyclen of hergebruiken geen water.
EN11 Locatie en oppervlakte van land dat eigendom is, gehuurd wordt, beheerd wordt in of grenst aan beschermde gebieden en gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde buiten beschermde gebieden.	-		Onze bedrijfsactiviteiten vinden noch in beschermde gebieden noch op een locatie die grenst aan een beschermd gebied plaats. Doordat de natuur vrij spel heeft in de groene gebieden tussen de landingsbanen, hebben we bijzondere flora en fauna op het terrein. Lees voor meer informatie het boek: 'Natuurgebied Schiphol. Flora en Fauna in kaart gebracht'
EN12 Beschrijving significante gevolgen van activiteiten, producten en diensten op biodiversiteit in beschermde gebieden en in gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde.	-		
EN13 Beschermde of herstelde habitats.	-		
EN14 Strategieën, huidige maatregelen en toekomstige plannen voor het beheersen van de gevolgen van de biodiversiteit.	-		
EN15 Aantal op de rode lijst van de IUCN vermelde soorten en soorten op nationale beschermingslijsten met habitats in gebieden binnen de invloedssfeer van bedrijfsactiviteiten, ingedeeld naar hoogte van het risico van uitsterven.	+		
EN16 Totale directe en indirecte emissie van broeikasgassen	- Aviation	49	
EN17 Andere relevante indirecte emissie van broeikasgassen	-		Niet relevant
EN18 Initiatieven ter verlaging van de emissie van broeikasgassen	- Aviation - CR integreren in de organisatie	49, 50 230, 231	
EN19 Emissie van ozonafbrekende stoffen	+		Amsterdam Airport Schiphol en haar huurders maken gebruik van koudemiddelen in koelinstallaties om gebouwen te koelen. Sommige van deze middelen kunnen de ozonlaag aantasten. Het gebruik van koudemiddelen in 2009 is nog niet bekend. In 2008 is 215 kg aan koudemiddelen gebruikt. Dit aantal is opgebouwd uit: 72 kg HCFK (R22 = freon) en 143 kg HFK (R410a, R407c en R134a).
EN20 NO, SO en andere significante luchtmissies.	- Aviation	49	
EN21 Totale waterafvoer naar kwaliteit en bestemming	+		We voeren al het (sanitair) afvalwater uit de gebouwen naar een afwateringsinstallatie van Evides
EN22 Totaalgewicht afval naar type	+		http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/MilieuEnGeluid/Afvalbeleid.htm
EN23 Totaal aantal en volume van significante lozingen.	-		Niet beschikbaar
EN24 Gewicht van getransporteerd, geïmporteerd, geëxporteerd of verwerkt afval	-		Een afvalverwerkingsbedrijf verzorgt voor ons het transport en de verwerking van het afval, en daarmee ook van het gevaarlijk afval.
EN25 Wateren en gerelateerde habitats die significante gevolgen ondervinden van de waterafvoer en -afvloeiing	-		Niet beschikbaar

GRI - G3 richtlijnen voor duurzaamheidsverslaglegging	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
EN26 Initiatieven ter compensatie van de milieugevolgen van producten en diensten	- Aviation	47-51	
EN27 Verpakkingsmateriaal van producten	-		Schiphol Group verkoopt geen producten met verpakkingen.
EN28 Boetes en niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van milieuwet- en regelgeving	+		Er hoefden dit jaar geen milieu-incidenten te worden gemeld op het gebied van handhavingszaken met betrekking tot milieuregelgeving. Er zijn in het werkveld van Amsterdam Airport Schiphol geen rechtszaken geweest, geen boetes of dwangsommen opgelegd of anderszins bestuursrechtelijke dwangmiddelen toegepast in verband met milieuovertredingen.
EN29 Significante milieugevolgen van het transport van producten en andere goederen en materialen die worden gebruikt voor de activiteiten van de organisatie en het vervoer van personeelsleden.	- Aviation	50, 51	
EN30 Totale uitgaven aan en investeringen in milieubescherming naar type.	- Risico's van ondernemen - Jaarrekening	83-91 112-221	
5.3 ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN EN INDICATOREN VOOR VOLWAARDIG WERK			
DMA arbeidsomstandigheden	- Doelstellingen en strategie - Medewerkers en organisatie - CR integreren in de organisatie	20 93-95 231-234	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/GoedWerkgeverschap.htm
LA1 Personeelsbestand naar type werk, arbeidsovereenkomst en regio	- Medewerkers en organisatie	93-95	Gegevens over type werk zijn niet beschikbaar
LA2 Personeelsverloop	- Medewerkers en organisatie	93	
LA3 Uitkeringen aan voltijdmedewerkers die niet beschikbaar zijn voor deeltijdmedewerkers, per grootschalige activiteit	+		Alle collectieve uitkeringen aan medewerkers met een fulltime dienstverband gelden onverkort voor medewerkers in deeltijd, zij het dat deze pro rata worden uitgekeerd. Individuele uitkeringen, toeslagen kunnen van toepassing zijn op zowel fulltime of parttime dienstverbanden.
LA4 Percentage medewerkers dat onder een CAO valt	+		95%
LA5 Minimale opzegtermijn(en) in verband met operationele veranderingen	+		Er zijn geen specifieke afspraken gemaakt over opzegtermijnen die zouden gelden in geval van operationele veranderingen.
LA6 Percentage van het personeelsbestand dat is vertegenwoordigd in formele gezamenlijke arbo-commissies van werkgevers en werknemers	+		0,50%
LA7 Letsel-, beroepsziekte-, uitvaldagen- en verzuimcijfers en het aantal werkgerelateerde sterfgevallen	- Medewerkers en organisatie	94	
LA8 Opleidings-, trainings-, advies-, preventie- en risicobeheersingsprogramma's ten behoeve van personeelsleden	+		VO verslag 2008, p73-75
LA9 Afspraken over arbo-onderwerpen vastgelegd in formele overeenkomsten met vakbonden	+		In de CAO zijn afspraken over arbo onderwerpen vastgelegd, geen formele overeenkomsten met vakbonden.
LA10 Gemiddeld aantal uren dat een werknemer per jaar besteedt aan opleidingen, onderverdeeld naar werknemerscategorie.	- Medewerkers en organisatie	95	Aantal trainingsuren niet bekend, wel gemiddeld opleidingsbudget. Zie ook: http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/GoedWerkgeverschap.htm
LA11 Programma's voor competentie management en levenslang leren die de blijvende inzetbaarheid van medewerkers garanderen en hen helpen bij het afronden van hun loopbaan.	+		VO verslag 2008, p73-75
LA12 Percentage medewerkers dat regelmatig wordt ingelicht omtrent prestatie- en loopbaanontwikkeling.	+		100%
LA13 Samenstelling van bestuurslichamen	- Toezicht, Bestuur en Management	104-107	
LA14 Verhouding tussen basissalarissen van mannen en vrouwen	-		Basissalarissen zijn gelijk voor mannen en vrouwen.
5.4 MENSENRECHTEN			
DMA	- Risico's van ondernemen - CR integreren in de organisatie	85 231-234	Ondernemingscode, beleidsverklaring Verantwoord Ondernemen, Fraudereglement, Klokkeluidersreglement en aanvullende codes over ongewenste omgangsvormen, e-mail gebruik, omgang met externe relaties. Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/Strategie/GedragscodesEnVerdragen.htm
HR1 Mensenrechten clausules in investeringsovereenkomsten	+		http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/Strategie/Inkoop.htm
HR2 Percentage belangrijke leveranciers en aannemers die getoetst zijn op naleving van de mensenrechten en op getroffen maatregelen.	-		Niet getoetst

GRI - G3 richtlijnen voor duurzaamheidsverslaglegging	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref.	Omschrijving richtlijn		
HR3	Aantal uren personeelstraining over beleid en procedures betreffende aspecten van mensenrechten die relevant zijn	-	Schiphol Group biedt geen diensten aan in landen waar de mensenrechten onder druk staan. Zodoende worden er door onze medewerkers geen trainingen gevolgd op dit terrein.
HR4	Discriminatie	+	VO verslag 2008, p.75
HR5	Vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen.	-	Medewerkers zijn vrij om zich te verenigen in vakbonden en collectief te onderhandelen.
HR6	Kinderarbeid	+	Het grootste deel van onze activiteiten vindt plaats in Nederland.
HR7	Gedwongen of verplichte arbeid.	+	Wij handelen in lijn met de Nederlandse wet en hebben niet te maken met kinderarbeid en verplichte arbeid.
HR8	Percentage van het beveiligingspersoneel dat training heeft gevolgd in het beleid of de procedures van de organisatie betreffende aspecten van de mensenrechten die relevant zijn voor de activiteiten.	+	Het beveiligingspersoneel dat werkt op Schiphol is ingehuurd. Deze bedrijven handelen in lijn met de Nederlandse wetgeving. Beveiligers respecteren bij het uitoefenen van hun beroep de rechten van de mens.
HR9	Totaal aantal gevallen van overtreding van de rechten van de inheemse bevolking	-	Wij zijn niet actief in ontwikkelingslanden of landen met een opkomende economie.
5.5 MAATSCHAPPELIJKE PRESTATIE INDICATOREN			
DMA	- Doelstellingen en strategie - Aviation - CR integreren in de organisatie	20 40-43 233	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/Betrokkenheid.htm
SO1	Effecten van de activiteiten op gemeenschappen	- Aviation	40-43
SO2	Corruptiegerelateerde risico's.	-	Er zijn geen gevallen van corruptie gemeld.
SO3	Training in anticorruptiebeleid en -procedures	-	
SO4	Maatregelen die zijn getroffen naar aanleiding van gevallen van corruptie.	-	
SO5	Standpunten betreffende publiek beleid en deelname aan de ontwikkeling ervan, evenals lobbyen.	-	
SO6	Totale waarde van financiële en in-natura-bijdragen aan politieke partijen, politici en gerelateerde instellingen per land.	+	Wij leveren geen financiële bijdragen of bijdragen in natura.
SO7	Aantal rechtszaken vanwege concurrentiebelemmerend gedrag, anti-kartel-, en monopolistische praktijken	-	2
SO8	Boetes en niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van wet- en -regelgeving.	-	Er zijn geen boetes opgelegd in 2009.
5.6 GEZONDHEID EN VEILIGHEID VAN CONSUMENTEN			
DMA	- Aviation - Risico's van ondernemen - CR integreren in de organisatie	43-47 85 226	
PR1	Levensduurstadia waarin de gevolgen van producten en diensten voor gezondheid en veiligheid worden beoordeeld	-	Niet relevant
PR2	Aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende gevolgen voor gezondheid en veiligheid van producten en diensten gedurende de levensduur	-	Niet relevant
PR3	Type informatie over producten en diensten dat verplicht wordt gesteld door procedures	-	Niet relevant
PR4	Aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende informatie over en etikettering van producten en diensten	-	Niet relevant
PR5	Beleid ten aanzien van klanttevredenheid en resultaten van onderzoeken naar de klanttevredenheid.	- Aviation	47 Alleen resultaten
PR6	Programma's voor de naleving van wetten, standaarden en vrijwillige codes met betrekking tot marketingcommunicatie, waaronder reclame, promotie en sponsoring	+	Onze marketingcommunicatie is in lijn met de algemeen aanvaarde ethische en culturele waarden en reclame codes. Hierdoor is het niet nodig om speciale programma's voor de naleving van de wetgeving op te stellen.
PR7	Aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende marketingcommunicatie, waaronder reclame, promotie en sponsoring	-	Er zijn geen situaties bekend waarin dit zich heeft voorgedaan tijdens het afgelopen verslagjaar.
PR8	Aantal gegronde klachten over inbreuken op de privacy van klanten en het kwijtraken van klantgegevens.	-	Niet relevant
PR9	Boetes wegens het niet naleven van wet- en regelgeving betreffende de levering en het gebruik van producten en diensten.	+	Schiphol Group heeft tijdens dit verslagjaar geen boetes opgelegd gekregen wegen het niet of onvolledig aanbieden van haar diensten.

Bijlage 1

Binnenlandse luchthavens

Bijlage 1a: Verkeer en vervoer

Amsterdam Airport Schiphol	2009	2008	%
Passagiers (excl. transit)	43.523.110	47.391.711	- 8,2%
Transito passagiers	47.260	38.308	23,4%
Passagiers totaal	43.570.370	47.430.019	- 8,1%
Luchtvracht (in tonnen)	1.286.372	1.567.712	- 17,9%
Luchtpost (in tonnen)	30.748	34.873	- 11,8%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	391.264	428.332	- 8,7%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	15.710	18.361	- 14,4%
Vliegtuigbewegingen totaal	406.974	446.693	- 8,9%

Bijlage 1b: Verkeer en vervoer

Rotterdam Airport	2009	2008	%
Passagiers (excl. transit)	937.694	986.780	- 5,0%
Transito passagiers	26.848	26.891	- 0,2%
Passagiers totaal	964.542	1.013.671	- 4,8%
Luchtvracht (in tonnen)	5	15	- 66,7%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	13.963	15.272	- 8,6%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	38.942	44.379	- 12,3%
Vliegtuigbewegingen totaal	52.905	59.651	- 11,3%

Bijlage 1c: Verkeer en vervoer

Eindhoven Airport	2009	2008	%
Passagiers (excl. transit)	1.711.504	1.629.839	5,0%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	13.515	14.446	- 6,4%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	2.738	3.904	- 29,9%
Vliegtuigbewegingen totaal	16.253	18.350	- 11,4%

Bijlage 1d: Verkeer en vervoer

Lelystad Airport	2009	2008	%
Vliegtuigbewegingen totaal	133.755	133.323	0,3%

Buitenlandse luchthavens

Bijlage 1e: Verkeer en vervoer

Parijs-Charles de Gaulle	2009	2008	%
Passagiers (incl. transit)	57.906.866	60.874.681	- 4,9%
Vliegtuigbewegingen totaal	518.018	551.174	- 6,0%

Bijlage 1f: Verkeer en vervoer

Parijs-Orly	2009	2008	%
Passagiers (incl. transit)	25.107.693	26.209.703	- 4,2%
Vliegtuigbewegingen totaal	220.606	230.167	- 4,2%

Bijlage 1g: Verkeer en vervoer

Terminal 4 JFK Airport	2009	2008	%
Passagiers (excl. transit)	9.580.092	9.257.866	3,5%
Vliegtuigbewegingen totaal	56.860	55.912	1,7%

Bijlage 1h: Verkeer en vervoer

Brisbane Airport	2009	2008	%
Passagiers (excl. transit)	18.886.000	18.779.855	0,6%
Vliegtuigbewegingen totaal	175.000	180.170	- 2,9%

Bijlage 1i: Verkeer en vervoer

Aruba Airport	2009	2008	%
Passagiers (excl. transit)	1.919.374	1.970.000	- 2,6%
Vliegtuigbewegingen totaal	36.818	38.335	- 4,1%

Bijlage 2

Vergelijkend overzicht van 10 grootste West-Europese luchthavens

Vliegtuigbewegingen			
	2009	2008	%
1 Parijs Charles de Gaulle	518.018	551.174	- 6,0%
2 Londen Heathrow	460.026	473.139	- 2,8%
3 Frankfurt	457.868	479.623	- 4,5%
4 Madrid	435.179	469.740	- 7,4%
5 Amsterdam	391.264	428.332	- 8,7%
6 München	376.770	408.292	- 7,7%
7 Rome Fiumicino	318.905	340.727	- 6,4%
8 Barcelona	278.963	321.491	- 13,2%
9 Londen Gatwick	245.279	256.364	- 4,3%
10 Wenen	243.430	266.402	- 8,6%

Passagiersvervoer (excl. transitopassagiers)			
	2009	2008	%
1 Londen Heathrow	65.907.896	66.909.932	- 1,5%
2 Parijs Charles de Gaulle	57.812.040	60.677.555	- 4,8%
3 Frankfurt	50.615.575	53.233.889	- 4,9%
4 Madrid	48.270.581	50.846.104	- 5,1%
5 Amsterdam	43.523.110	47.391.711	- 8,2%
6 Rome Fiumicino	33.463.818	35.132.882	- 4,8%
7 München	32.605.460	34.447.433	- 5,3%
8 Londen Gatwick	32.369.891	34.178.580	- 5,3%
9 Barcelona	27.311.765	30.208.134	- 9,6%
10 Parijs Orly	25.099.428	26.206.283	- 4,2%

Vrachtvervoer (in tonnen)			
	2009	2008	%
1 Parijs Charles de Gaulle	1.818.503	2.039.460	- 10,8%
2 Frankfurt	1.808.021	2.021.344	- 10,6%
3 Amsterdam	1.286.372	1.567.712	- 17,9%
4 Londen Heathrow	1.278.296	1.400.569	- 8,7%
5 Luxemburg	628.462	787.971	- 20,2%
6 Keulen	549.734	572.469	- 4,0%
7 Luik	481.980	518.750	- 7,1%
8 Brussel	449.132	659.282	- 31,9%
9 Milaan Malpensa	333.721	403.585	- 17,3%
10 Kopenhagen	314.536	347.156	- 9,4%

Bijlage 3

Lijndienstmaatschappijen op Schiphol in 2009

OpenSkies ²⁾	p	Kenya Airways	p	Airbridge Cargo	v
Adria Air	p	LOT	p	Asiana	v
Aer Arann ²⁾	p	Malev	p	CYGNUS ⁴⁾	v
Aer Lingus	p	Malta	p	DHL International	v
Aeroflot	p	Meridiana	p	Emirates	v
Afriqiyah	p	Myair ²⁾	p	Etihad Airways ⁴⁾	v
Air Arabia Maroc ¹⁾	p	Northwest	p	Great Wall Airlines	v
Air Astana	p	Norwegian Air ¹⁾	p	Jade Cargo	v
Air Baltic	p	Olympic Air(lines)	p	Jett8	v
Air Berlin ³⁾	p	PIA	p	Kalitta	v
Air France	p	RAM	p	LAN Cargo	v
Air Transat ³⁾	p	Rossiya	p	Nippon Cargo	v
Alitalia	p	Royal Jordanian	p	Qatar Airways	v
Arke Fly	p	SAS	p	Sundt Atlanta Sky ¹⁾	v
Armavia	p	Sata ³⁾	p	West Air ²⁾	v
Austrian	p	Sky Europe ²⁾	p		
Belavia ¹⁾	p	Surinam Airways	p		
BMI	p	Swiss	p		
BMI baby	p	Syrian Arab	p		
British Airways	p	TACV	p		
Bulgaria Air	p	TAP Portugal	p		
Clickair ²⁾	p	Tarom ¹⁾	p		
Continental	p	THY	p		
Corendon	p	transavia.com	p		
Croatia Airlines	p	Tunis Air	p		
Cyprus Airways	p	Ukraine	p		
Czech Airlines	p	United Airlines	p		
Delta Airlines	p	US Airways	p		
easyJet	p	VLM Airlines	p		
Egypt Air	p	Vueling	p		
EL AL	p	Wind Jet ³⁾	p		
Estonian Air ¹⁾	p	Cathay	p + v		
Eva Airways	p	China Airlines	p + v		
Finnair	p	China Southern	p + v		
Flybe	p	Japan Airlines	p + v		
flyLAL ²⁾	p	KLM	p + v		
Georgian Airlines	p	Korean Air	p + v		
Iberia	p	Lufthansa	p + v		
Icelandair	p	Malaysia Airlines	p + v		
Iranair	p	Martinair	p + v		
JAT	p	Singapore	p + v		
Jet 2	p	Air Contractors ¹⁾	v		

p = passagiers (-combi) diensten
v = full freighter diensten

¹⁾ gestart in 2009
²⁾ gestopt in 2009
³⁾ seizoensoperatie
⁴⁾ gestart en gestopt in 2009

Begrippenlijst

70 MB

Investeringsprogramma dat ten doel heeft om in 2018/2020 tegen minder kosten en met een lagere IR-rate 70 miljoen koffers te verwerken

ACRE Fund

Vastgoedfonds waarin een deel van de gebouwen van Schiphol Real Estate is ondergebracht en waarvan 40% is geplaatst bij institutionele beleggers

AirportCorridor

Gebied tussen Zuidas in Amsterdam, Schiphol en bedrijventerrein Amsterdam Connecting Trade (ACT) bij Hoofddorp

Airside (luchtzijde)

Gebied waar vliegtuigen starten, landen, taxiën en worden afgehandeld

Arbo-incidenten

Incidenten waarbij de veiligheid van eigen werknemers of van gebruikers van onze infrastructuur in het geding zijn. De mate van ernst varieert van 'lichte' tot 'zeer ernstige' incidenten. Zeer ernstige arbo-incidenten zijn incidenten die de dood tot gevolg hebben of resulteren in blijvend letsel

Arbo-veiligheid

Arbo-veiligheid betreft de veiligheid in verband met het verrichten van arbeid van zowel eigen als ingehuurde werknemers, van zowel bezoekers als passagiers

Birdstrike

Een fauna-incident waarbij sporen van een vogel op een vliegtuig zijn aangetroffen. Een fauna-incident is een gebeurtenis, binnen de grenzen van het luchthavengebied, waarbij één of meerdere dode vogels of andere dieren op een start- of landingsbaan worden aangetroffen tijdens inspectieronden en/of door melding van de verkeersleiding

Business area

Functioneel cluster van activiteiten binnen de Schiphol Group organisatie

Catchment area

Gebied waaruit passagiers met grondvervoer van en naar de luchthaven komen

Concessie-opbrengsten

Inkomsten uit activiteiten waarvoor een concessie (= toestemming om bepaalde activiteiten te mogen uitvoeren) verstrekt is, veelal in de vorm van een percentage van de omzet

Concessionaris

Bedrijf of persoon waarmee een concessieovereenkomst (= niet-exclusieve recht om op door Schiphol aangewezen locatie een commerciële activiteit zoals de exploitatie van een winkel of horecagelegenheid uit te voeren) is gesloten

Corporate Governance Code

De Corporate Governance code voor beursgenoteerde bedrijven die in 2003 is opgesteld door commissie Tabaksblat

CROS

Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol; overlegplatform tussen luchtvaartsector en omgeving

De-icing

Het voor vertrek van sneeuw en ijs ontdoen van vliegtuigrompen en vleugels

Dual-hub systeem

Systeem waarbij door een wereldwijd opererende alliantie van luchtvaartmaatschappijen binnen een continent twee primaire hubs worden gebruikt; ook wel multi-hub systeem genoemd

Economic profit

RONA (na belastingen) minus WACC vermenigvuldigd met gemiddelde vaste activa

Euro Medium Term Note (EMTN)

Een overkoepelend programma waaronder investment grade instanties schuldbewijzen ('notes') zonder onderpand ('unsecured') uitgeven

FFO

Funds From Operations is de operationele kasstroom gecorrigeerd voor veranderingen in het werkkapitaal

FTE

Fulltime-equivalent; voltijds arbeidsplaats

Full freighter

Vliegtuig dat alleen vracht vervoert

Gebruiksjaar

Tijdvak van 1 november 2008 tot en met 31 oktober 2009

General aviation

Verzamelnaam voor kleine, vaak niet-commerciële luchtvaart

Groenenbergerterrein

Terrein bij de Aalsmeerbaan van projectontwikkelaar Chipshol, waarvoor een aantal jaren een bouwverbod gold. Chipshol claimt hiervoor schadevergoeding van o.a. Schiphol Group

Grondgeluid

Grondgeluid is laagfrequent geluid waarvan trillingen hinder kunnen veroorzaken. Laagfrequent is geluid dat op een andere manier wordt ervaren dan 'gewoon' geluid; laagfrequent geluid wordt vaker gevoeld dan gehoord. Dit geluid ontstaat bij startende vliegtuigen op de baan

Handhavingspunt

Een berekeningspunt waarop een door de overheid vastgestelde maximaal toegestane geluidbelasting van toepassing is. Er zijn 35 handhavingspunten voor het etmaal en 25 voor de nacht (23.00 tot 07.00 uur)

Havengelden

Vliegtuig-, passagiers- en beveiligingsgerelateerde vergoedingen

Holland Boulevard

Gebied tussen E en F-pier in terminal

Hub

Knooppunt van continentaal en intercontinentaal luchtvervoer

Hub carrier

Belangrijkste netwerkmaatschappij op hub luchthaven

Instrument Landing System

Luchtverkeersgeleidingsapparatuur die gebruikt wordt bij de nadering en landing van vliegtuigen

Irisscan

Apparaat dat identiteit vaststelt op basis van irisherkenning

IR-rate

Irregularity Rate; percentage koffers dat niet gelijktijdig met de passagier op diens bestemming is aangekomen

Key Performance Indicator (KPI)

Belangrijke indicator voor het meten van de prestaties van een bedrijf(sonderdeel)

Klimaatplan

Plan voor reduceren van CO₂ en NO_x uitstoot op Amsterdam Airport Schiphol uitgewerkt in de Visie Duurzame Mobiliteit en Blauwdruk Energie

Landside (landzijde)

Het landzijdige gedeelte van de luchthaven of het luchthaventerrein

Liquids & Gels regels

EU-regels die meenemen van vloeistoffen en gels op vluchten beperken

Lounge 1

Wachtgebied voor passagiers naar Schengenlanden vertrekkend van de A, B, C of D-pier

Lounge 2 en 3

Wachtgebied voor passagiers naar niet-Schengenlanden vertrekkend van de D, E, F, G en H-pier

Low cost carrier

Luchtvaartmaatschappij die zich kenmerkt door het aanbieden van goedkope tickets

Luchtverkeerbesluit

LVB; onderdeel van Wet luchtvaart dat gebruik van Amsterdam Airport Schiphol bepaalt

Mainport

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

MTOW

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

NMa

Nederlandse Mededingingsautoriteit; houdt toezicht op vaststelling van Aviation tarieven en voorwaarden van Amsterdam Airport Schiphol

OD-passagier

Origin & Destination; passagier die zijn vliegreis begint of eindigt op Schiphol

Operationeel jaar

Ook wel Gebruiksjaar genoemd: tijdvak van 1 november 2008 tot en met 31 oktober 2009

Passenger Service Charge

Tarief dat vertrekkende passagiers betalen voor gebruik van de luchthavenvoorzieningen

Pax-combi vliegtuig

Vliegtuig waarin zowel passagiers als vracht op het bovendeck worden vervoerd

Polderbaan

Start- en landingsbaan die in 2003 in gebruik is genomen. De Polderbaan is de vijfde hoofdstart- en landingsbaan van Amsterdam Airport Schiphol

Privium

Serviceprogramma, gekoppeld aan automatische grenspassage door middel van irisherkenning

PRM-heffing

Heffing voor kosten van uitvoering van EU-regels voor transport op luchthavens van People with Reduced Mobility

Randstad

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

Registered Traveler Programme

Programma waarmee reizigers zich kunnen laten registreren, zodat zij vervolgens met behulp van bv. een biometrische pas snel de grens kunnen passeren

Rendement gemiddeld eigen vermogen

Resultaat na belastingen (toekomend aan aandeelhouders) gedeeld door het gemiddeld eigen vermogen (Return on equity)

ROE

Resultaat na belastingen (toekomend aan aandeelhouders) gedeeld door het gemiddeld eigen vermogen (Return on equity)

RONA

Exploitatieresultaat gedeeld door het saldo van de gemiddelde vaste activa minus actieve belastinglatentie en derivatenvorderingen langer dan 1 jaar (Return on net assets)

Runway incursion

Voorval waarbij sprake is van onjuiste aanwezigheid van een luchtvaartuig, voertuig of persoon op of nabij een locatie die is aangewezen voor het landen en starten van vliegtuigen

Runway safety

Veiligheid op en rondom start- en landingsbanen

Schengenlanden

Landen in Europa waartussen vrij verkeer van personen en goederen bestaat (genoemd naar plaats in Luxemburg waar hierover een verdrag is gesloten)

Schipholwerker

Werknemer van een van de ca. 550 op Schiphol werkzame bedrijven

Security Scan

De Security Scan maakt gebruik van millimeter wave technologie. Deze ongevaarlijke millimetergolven gaan niet door het lichaam heen, maar weerkaatsen op het lichaam en op voorwerpen. Met deze scan is daardoor te zien welke voorwerpen een persoon bij zich draagt

Security Service Charge

Tarief dat vertrekkende passagiers betalen voor beveiligingsmaatregelen

See Buy Fly

Samenwerkingsverband van winkeliers in het gebied dat alleen toegankelijk is voor passagiers van Amsterdam Airport Schiphol

Six Sigma

Methode voor het continu verbeteren van bedrijfsprocessen

SkyTeam

Wereldwijd opererende alliantie van luchtvaartmaatschappijen rond Air France-KLM

Slotcoördinator

Door overheid benoemde persoon die volgens internationaal vastgelegde regels de beschikbare slots (vergunningen om op een bepaald tijdstip te mogen starten of landen) op luchthavens verdeelt

Smart Parking

Productnaam voor service waarbij vooraf, via www.schiphol.nl, met korting een parkeerplaats kan worden gereserveerd op langparkeerterrein P3

Sternet

Openbaar vervoer busnet dat omliggende dorpen en steden met Schiphol verbindt en op Schiphol alle parkeerterreinen en werkplekken verbindt

Tafel van Alders

Overlegorgaan over toekomst van Schiphol tussen luchtvaartsector en omgeving onder leiding van oud-commissaris van de Koningin, Hans Alders

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

Valet Parking

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

Vaste bochtstraat

Een zeer nauwkeurige vooraf vastgelegde vliegroute, die de vorm van (een onderdeel) van een cirkel heeft

Visit costs

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

Vliegbelasting

Ook wel tickettax genoemd; belasting die Nederlandse overheid sinds 1 juli 2008 geheven heeft op vanaf Nederlandse luchthavens vertrekkende OD-reizigers. Bedroeg € 11,25 voor bestemmingen in de EU of binnen 2.500 km (of 3.500 km, indien het land wordt doorsneden door de 2.500 km grens) en € 45 voor andere bestemmingen

Op 1 juli 2009 is de tickettax op nul gezet en per eind 2009 geheel afgeschaft

VVO

Verhuurbare vloeroppervlakte gemeten in vierkante meters

WACC

Gemiddelde gewogen kosten van kapitaal (Weighted average cost of capital) volgens Capital asset pricing model (CAPM)

Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol

Wet waarin de exploitatievergunning en het sector-specifieke toezicht met betrekking tot de tarieven en voorwaarden voor het gebruik van Schiphol zijn vastgelegd; van kracht sinds juli 2006

Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol

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

Work Load Unit (WLU)

Begrip om productie te meten; staat gelijk aan 1 passagier of 100 kg vracht

WTC

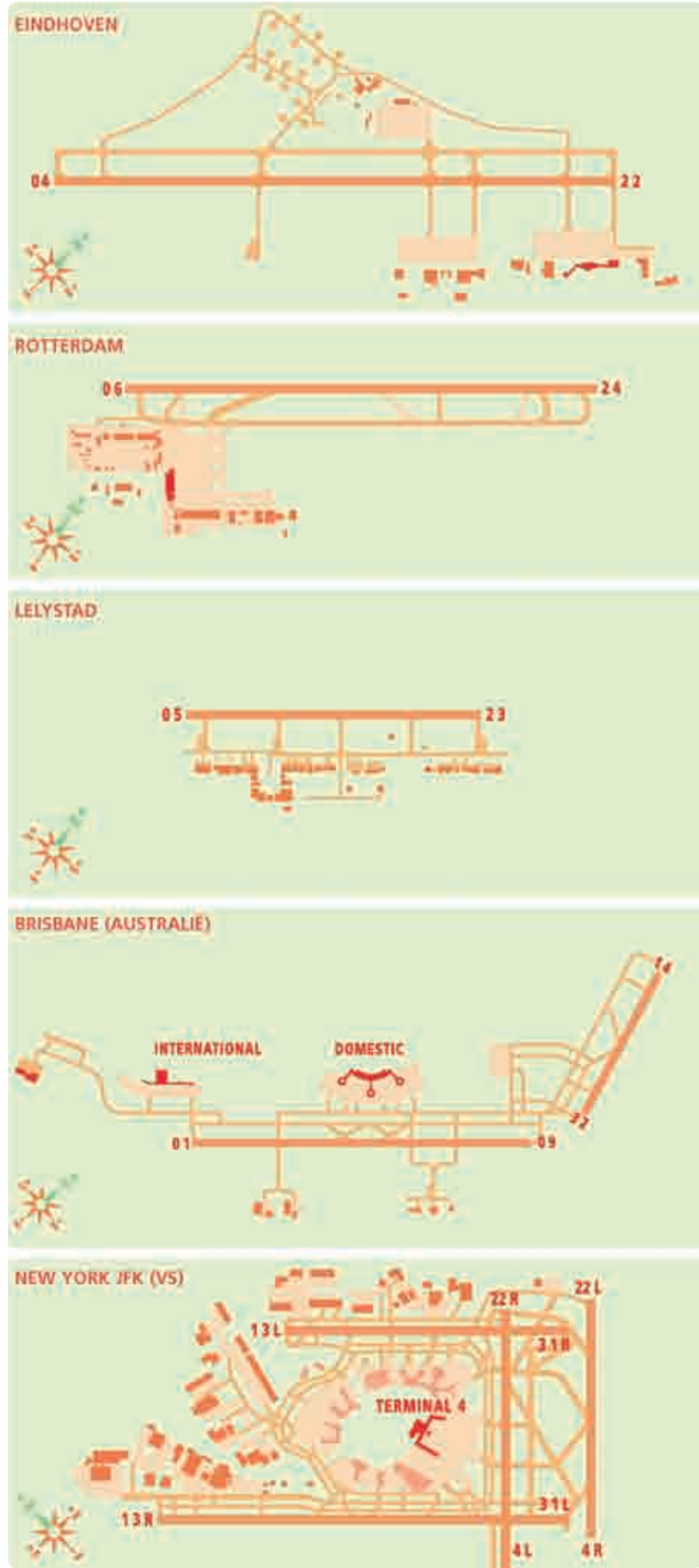
World Trade Center Schiphol Airport

X-ray

Een systeem waarmee beveiligingsmedewerkers (vol automatisch) bagagestukken kunnen controleren op (verboden) voorwerpen

Zuidtangent

Buslijn via grotendeels vrije busbanen tussen enerzijds Haarlem, Schiphol en Amsterdam-Zuidoost en anderzijds Nieuw Vennep, Schiphol en Amsterdam-Zuid



Uitgave

Schiphol Group
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol
www.schiphol.nl

Voor aanvragen jaarverslagen:

Tel: 020 601 2570

Redactie

Van Luyken Communicatie Adviseurs, Haarlem
Schiphol Group, Schiphol

Productie

Graphic Invention, De Meern

Fotografie & Artdirection

Xander Richters, Abcoude
en anderen

Cartografie

Schiphol Group, Schiphol

Drukwerk

Drukkerij Brummelkamp, Hoofddorp

