Schiphol Nederland B.V.
2013

Vennootschappelijke balans
en winst- en verliesrekening

Schiphol Nederland BV

Jaarverslag 2013

Schiphol Nederland B.V. is onderdeel van de Schiphol Group (N.V. Luchthaven Schiphol voert Schiphol Group als handelsnaam) en maakt voor haar jaarrekening gebruik van de concernvrijstelling van artikel 2:403 BW. De financiële verslaggeving van Schiphol Nederland B.V. over 2013 omvat de enkelvoudige jaarrekening en een verklaring van de directie van Schiphol Nederland B.V.

De financiële gegevens van Schiphol Nederland B.V. over 2013 zijn tevens opgenomen in de geconsolideerde jaarrekening van haar moedermaatschappij, N.V. Luchthaven Schiphol over 2013. De geconsolideerde jaarrekening van N.V. Luchthaven Schiphol over 2013 is opgesteld in overeenstemming met de International Financial Reporting Standards zoals aanvaard binnen de Europese Unie. De geconsolideerde jaarrekening van N.V. Luchthaven Schiphol over 2013 kan worden geraadpleegd op de website: www.jaarverslagschiphol.nl.

De jaarlijkse financiële verslaggeving van Schiphol Nederland B.V. over 2013 is niet gecontroleerd of beoordeeld door een externe accountant.

Verklaringen van het bestuur

De hierna genoemde directieleden verklaren hierbij dat, voorzover hun bekend, de enkelvoudige jaarrekening van Schiphol Nederland B.V. over 2013, opgesteld overeenkomstig artikel 2:403 lid 1 onder a BW, een getrouw beeld geeft van de activa, passiva, de financiële positie en de winst of het verlies van Schiphol Nederland B.V.

Schiphol, 13 februari 2014,
De directie van Schiphol Nederland B.V.
Namens N.V. Luchthaven Schiphol

J.A. Nijhuis RA, President-directeur
drs. M.M. de Groof, Lid Directie/Chief Commercial Officer
drs E.A. de Groot Lid Directie/Chief Financial Officer
mr. A.P.J.M. Rutten, Lid Directie/Chief Operations Officer

Schiphol Nederland BV

Vennootschappelijke balans per 31 december 2013

Activa (in EUR 1.000)	**31 december 2013**	**31 december 2012**
Vaste activa	**4.145.815**	**4.254.349**
Vlottende activa	**696.206**	**450.703**
	4.842.021	**4.705.052**

Passiva (in EUR 1.000)	**31 december 2013**	**31 december 2012**
Eigen vermogen	**2.473.192**	**2.360.722**
Voorzieningen	**43.702**	**41.768**
Schulden	**2.325.127**	**2.302.562**
	4.842.021	**4.705.052**

Schiphol Nederland BV

Vennootschappelijke winst en verliesrekening over 2013

(in EUR 1.000)	2013	2012
Netto-omzet	**1.085.081**	**1.057.810**
Overige resultaten uit vastgoed	**– 1.400**	**– 700**
Totaal bedrijfslasten	**879.476**	**842.859**
Exploitatieresultaat	**204.206**	**214.251**
Financiële baten en lasten	**– 91.534**	**– 76.627**
Resultaat deelnemingen	**73.252**	**69.791**
Resultaat voor belastingen	**185.923**	**207.415**
Winstbelasting	**– 25.270**	**– 46.091**
Resultaat (uit gewone bedrijfsuitoefening)	**160.652**	**161.324**
Toekomend aan:		
Minderheidsaandeelhouders		
Aandeelhouders (netto resultaat)	**160.652**	**161.324**

Schiphol Nederland BV

Toelichtingen bij de vennootschappelijke balans per 31 december 2013 en de vennootschappelijke winst- en verliesrekening 2013

Grondslagen van waardering en resultaatsbepaling

Algemeen

Schiphol Nederland B.V. maakt gebruik van de concernvrijstelling van artikel 2:403 BW. Uit dien hoofde hoeft Schiphol Nederland B.V. de jaarrekening niet in te richten overeenkomstig de International Financial Reporting Standards zoals aanvaard binnen de Europese Unie of Titel 9 van Boek 2 BW. Voor de jaarrekening kan Schiphol Nederland B.V. volstaan met de publicatie van een balans en de winst- en verliesrekening die ten minste de gegevens genoemd in artikel 2:403 lid 1 onder a BW vermelden. Artikel 2:403 BW bevat geen voorschriften over de beginselen en grondslagen die Schiphol Nederland B.V. dient toe te passen voor de indeling en waardering van haar jaarrekening en vereist geen toelichting op de jaarrekening. Dit betekent dat Schiphol Nederland B.V. in beginsel zelf kan bepalen welke beginselen en grondslagen zij toepast en welke toelichting zij geeft.

Activa

Activa ten behoeve van operationele activiteiten worden gewaardeerd tegen historische kostprijs, onder aftrek van voorzover van toepassing ontvangen investeringsfaciliteiten, lineaire afschrijving en bijzondere waardeverminderingen. Vastgoedbeleggingen worden tegen reële waarde gewaardeerd. Dit geldt ook voor vastgoedbeleggingen die 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.

Groepsmaatschappijen 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 groepsmaatschappijen omvat de goodwill ontstaan bij verwerving. Het aandeel van de vennootschap in de resultaten wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening (resultaat groepsmaatschappijen). Tot de groepsmaatschappijen van Schiphol Nederland B.V. behoren onder meer Schiphol Real Estate B.V., Rotterdam Airport Holding B.V., Eindhoven Airport N.V., N.V. Luchthaven Lelystad, Schiphol Telematics B.V., Schiphol Consumer Services Holding B.V. en hun dochtermaatschappijen.

Vlottende activa worden gewaardeerd tegen reële waarde, gewoonlijk de nominale waarde.

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.

Eigen vermogen
Dit bestaat uit het geplaatst kapitaal tegen nominale waarde en de overige reserves.

Schulden
Deze zijn gewaardeerd tegen reële waarde, gewoonlijk de nominale waarde.

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.

Netto-omzet

Veel van de activiteiten genereren omzet die kwalificeert als omzet uit het verrichten van diensten (met name havengelden, concessies, verhuringen, autoparkeergelden). Deze omzet wordt verantwoord naar rato van de verrichte prestaties op balansdatum en voorzover het resultaat betrouwbaar kan worden geschat. De omzet uit winkelverkopen 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. Dividend wordt verantwoord op het moment dat de onderneming het recht heeft verkregen om de betaling te ontvangen.

Schiphol Nederland BV

Bijlage: Schiphol Group Jaarverslag 2013

Schiphol Group

Jaarverslag 2013

Schiphol Group

Inhoudsopgave

Aviation
pagina 14

Consumer Products & Services
pagina 16

Real Estate
pagina 18

Alliances & Participations
pagina 20

Over ons **2**
Profiel 3
Feiten en cijfers 6
Missie en ambitie 8
Schiphol verbouwt, vernieuwt, verbindt 10
Businessmodel 13

Strategie **22**
Bericht van de CEO 23
Veranderende omgeving 25
Strategie 28
Managementagenda 2014 31

Onze resultaten in 2013 **32**
Managementagenda 2013 33
Top Connectivity 34
Excellent Visit Value 44
Competitive Marketplace 53
Sustainable Performance 59
Economische regulering 79
Financiële gang van zaken 81

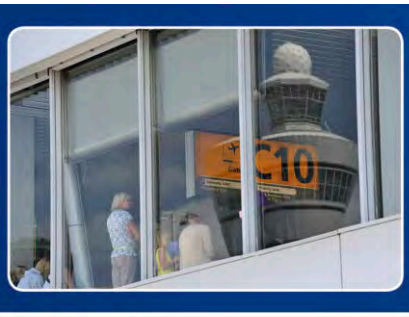
Governance **85**
Verslag Raad van Commissarissen 86
Raad van Commissarissen 94
Directie 96
Corporate Governance 99
Remuneratie 102
Aandeelhoudersinformatie 107
Risicomanagement 108

Jaarrekeningen
Operationele en maatschappelijke jaarrekening 115
Financiële jaarrekening 133

Over ons

Profiel

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



Knooppunt van bestemmingen

Amsterdam Airport Schiphol is een goed geoutilleerde internationale luchthaven met moderne faciliteiten. Wij bieden deze faciliteiten aan 99 lijndienstmaatschappijen aan, die in 2013 samen 52,6 miljoen reizigers en ruim 1,5 miljoen ton vracht via Schiphol naar hun bestemming brachten. Voor de bedrijfsvoering zijn wij sterk afhankelijk van onze homecarrier KLM en haar SkyTeam-partners, die ongeveer 70% van het vliegverkeer van en naar Schiphol voor hun rekening nemen. Reizigers en vracht kunnen via de luchthaven Schiphol 323 directe bestemmingen over de hele wereld bereiken; diverse keren per dag of per week. Daarnaast bieden onze regionale luchthavens Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport tal van Europese vluchten.

Mainport Schiphol

De luchthaven Schiphol, het hoogwaardige netwerk dat door KLM, haar partners en andere airlines wordt aangeboden, en de omliggende aantrekkelijke metropoolregio Amsterdam zijn samen uitgegroeid tot de Mainport Schiphol. Die is dan ook méér dan een luchthaven met een wereldwijd netwerk. De mainport functioneert als een geheel van elkaar versterkende bedrijven en activiteiten. Samen zorgen zij ervoor dat er een internationaal en multimodaal knooppunt ontstaat van stromen mensen, goederen, informatie, innovatie, kennis en cultuur.

De activiteiten op Schiphol zijn een belangrijke motor voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. De luchtvaart voegt op jaarbasis ruim 26 miljard euro toe aan het Bruto Nationaal Product van Nederland. Alleen al op de locatie Schiphol zijn ongeveer vijfhonderd bedrijven gevestigd die werk bieden aan ongeveer 65.000 medewerkers. De regio Amsterdam is een aantrekkelijke vestigingslocatie voor internationaal georiënteerde bedrijven en instituten. Dankzij het netwerk van verbindingen behoort Schiphol tot de vier belangrijkste luchthavens van Europa. Met Nederland als kleine thuismarkt is dat een unieke prestatie.

Om deze goede positie te behouden en verder te versterken, investeren wij de komende jaren extra in capaciteit en kwaliteit. Met grootscheepse aanpassingen van terminal, gates en pieren anticiperen wij op de marktvraag in de toekomst. De verbouwingsactiviteiten zijn in 2013 gestart en zullen enkele jaren duren.

Amsterdam Airport Schiphol

323	bestemmingen rechtstreeks bereikbaar
52,6 miljoen	passagiers, 1,5 miljoen ton vracht
425.565	vliegtuigbewegingen
290.000	banen in Nederland, circa 65.000 mensen werkzaam op de locatie Schiphol
650.000 m²	terminal oppervlak, 5 hoofd start- en landingsbanen op 2.787 ha
4 miljard euro	totale waarde vaste activa
circa 500	bedrijven gevestigd op locatie Schiphol
26 miljard euro	bijdrage luchtvaartsector aan Bruto Nationaal Product Nederland

AirportCity

We exploiteren Schiphol, onze belangrijkste luchthaven, als een AirportCity, een dynamisch metropoolgebied waarin we reizigers en luchtvaartmaatschappijen 24 uur per dag alle diensten bieden die zij nodig hebben. Met drie business areas die elkaar aanvullen en versterken geven wij invulling aan de AirportCity-formule. De business area Aviation is de spil van de luchthaven, met dienstverlening aan reizigers, luchtvaartmaatschappijen en afhandelingsbedrijven. Aviation levert en beheert de infrastructuur waarmee reizigers, bagage en vrachtgoederen op een prettige, betrouwbare en efficiënte wijze vertrekken en aankomen. De business area Consumer Products & Services biedt reizigers een uitgebreid aanbod aan producten en diensten die het reizen zorgeloos, comfortabel en aangenaam maken. De business area Real Estate ontwikkelt en beheert vastgoed op en rond Schiphol. Het luchthavengebied is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven die wij een grote variëteit aan hoogwaardig vastgoed bieden in de vorm van kantoor- en bedrijfspanden en logistieke gebouwen.

Regionale luchthavens

Schiphol Group participeert ook in drie regionale luchthavens: Rotterdam The Hague Airport (100%-belang), Eindhoven Airport (51%-belang) en Lelystad Airport (100%-belang). Deze drie luchthavens ontwikkelen hun eigen marktpositie. Eindhoven Airport en Lelystad Airport krijgen in de toekomst een belangrijke rol om het niet-mainportgerelateerde verkeer te accommoderen.

Internationale activiteiten

Met onze internationale activiteiten willen wij Schiphol Group en de mainport versterken. Daarvoor zoeken wij de samenwerking met belangrijke buitenlandse luchthavens die voor de mainport van belang zijn. Wij werken nauw samen met Aéroports de Paris, waamee wij een 8%-kruisparticipatie hebben. Ook zijn wij betrokken bij Terminal 4 op JFK International Airport in New York. Wij zijn tevens actief op luchthavens in Australië, Hong Kong, Aruba en Zweden. Veel van deze activiteiten hebben zich in de afgelopen twintig jaar goed ontwikkeld. Gezamenlijk dragen deze activiteiten ruim een kwart bij aan het resultaat van Schiphol Group.

Netwerk van partners

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

Ondernemen met een maatschappelijke functie

De activiteiten van onze luchthavens hebben een belangrijke maatschappelijke functie. Om de continuïteit van die activiteiten te waarborgen in de competitieve luchtvaartsector voert Schiphol Group een financieel robuust beleid. Schiphol Group streeft niet naar winstmaximalisatie maar naar een redelijk rendement op haar eigen vermogen met een gematigde tariefs- en een stabiele dividendontwikkeling. We investeren continu in de infrastructuur en de faciliteiten waarvan we de financiering op eigen kracht bewerkstelligen. Daarom is het van groot

belang goede toegang te hebben tot de kapitaalmarkt en onze credit ratings (S&P's A+ en Moody's A1) te behouden. Dankzij deze solide positie kunnen we onze maatschappelijke functie blijven vervullen en een bijdrage leveren aan een sterk en aantrekkelijk Nederland.

Schiphol verduurzaamt haar bedrijfsvoering steeds verder. We laten economische afwegingen hand in hand gaan met sociale en ecologische afwegingen. We hechten in onze bedrijfsvoering aan maatschappelijke waarden en werken samen met stakeholders aan voor ons relevante maatschappelijke thema's: duurzame werkgelegenheid, bereikbaarheid en luchtkwaliteit, klimaatvriendelijke luchtvaart, grondstofschaarste en geluid en omgeving.

Over de impact van deze thema's voeren we een actieve dialoog met onze stakeholders. In onze rol als regisseur van de luchthaven moedigen wij onze partnerbedrijven en -organisaties aan duurzaamheid hoog in het vaandel te hebben. Door de positie en functie van Schiphol in de Nederlandse samenleving zijn de luchtvaartactiviteiten steeds meer een proeftuin voor innovatie en nieuwe technologie en daarmee een aantrekkelijke omgeving voor vestiging en werk.

Feiten en cijfers

Vervoerscijfers

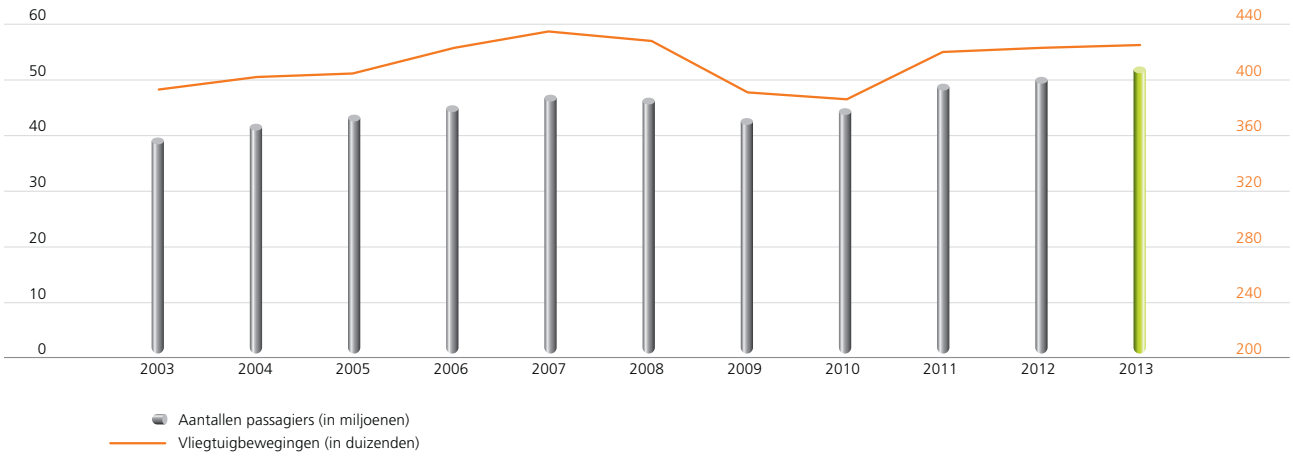
Totaal Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport

2013	57.556	2013	1.531	2013	468.996
Passagiersvolume		**Vrachtvolume**		**Vliegtuigbewegingen**	
x 1.000		x 1.000 ton			
2012	55.284	2012	1.483	2012	461.237
2011	53.522	2011	1.524	2011	453.613
2010	48.324	2010	1.512	2010	415.883
2009	46.246	2009	1.286	2009	418.742

Totaal Amsterdam Airport Schiphol

2013	52.569	2013	1.531	2013	425.565
Passagiersvolume		**Vrachtvolume**		**Vliegtuigbewegingen**	
x 1.000		x 1.000 ton			
2012	51.034	2012	1.483	2012	423.407
2011	49.755	2011	1.524	2011	420.249
2010	45.212	2010	1.512	2010	386.316
2009	43.570	2009	1.286	2009	391.265

Passagiers en vliegtuigbewegingen Amsterdam Airport Schiphol
Aantallen passagiers (linker as), vliegtuigbewegingen (rechter as)



Kerncijfers

EUR miljoen tenzij anders vermeld	2013	2012	%
Resultaten			
Netto-omzet	**1.382**	1.353	2,2
Resultaat uit hoofde van verkoop vastgoedbeleggingen	**-**	12	-98,4
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	**3**	-24	110,6
Bedrijfslasten (excl. afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen)	**798**	806	-0,9
EBITDA[1]	**587**	534	9,8
Afschrijvingen	**248**	215	15,6
Bijzondere waardeveranderingen	**17**	23	-23,4
Exploitatieresultaat	**321**	296	8,2
Financiële baten en lasten	**-95**	-88	7,7
Resultaat geassocieerde deelnemingen	**51**	45	11,2
Resultaat voor belastingen	**276**	254	8,9
Winstbelasting	**-46**	-57	-20,5
Resultaat na belastingen	**231**	196	17,5
Nettoresultaat	**227**	199	14,5
Eigen vermogen	**3.309**	3.198	3,5
Investeringen in vaste activa	**310**	298	4,0
Kasstroom uit operationele activiteiten	**468**	399	17,2
Voorgesteld dividend	**135**	108	24,9
Kernratio's			
RONA na belastingen[2]	**6,1%**	5,7%	
Rendement gemiddeld eigen vermogen (ROE)[3]	**7,0%**	6,2%	
Leverage[4]	**37,6%**	37,8%	
FFO/totale schuld[5]	**24,7%**	24,5%	
FFO interest dekkingsratio[6]	**5,7**	5,6	
Winst per aandeel[7]	**1.222**	1.068	
Dividend per aandeel	**727**	582	
Bedrijfsomvang (in aantallen)			
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer[8]	**468.996**	461.237	1,7
Passagiersbewegingen (x 1.000)[8]	**57.556**	55.284	4,1
Vracht (x 1.000 ton)[8]	**1.531**	1.483	3,2
Personeelsbestand op basis van gemiddeld aantal FTE's	**2.058**	2.087	-1,4

1) Exploitatieresultaat plus afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen
2) Exploitatieresultaat na belasting plus resultaat geassocieerde deelnemingen en rentebaten / (Gemiddeld vaste activa – actieve belastinglatentie)
3) Netto resultaat (toekomend aan aandeelhouders) / Gemiddeld eigen vermogen
4) Boekwaarde rentedragende schulden / (Eigen vermogen plus boekwaarde rentedragende schulden)
5) Funds From Operations (operationele kasstroom gecorrigeerd voor werkkapitaal) / Boekwaarde rentedragende schulden
6) Funds From Operations plus bruto rentelasten / bruto rentelasten
7) Op basis van het netto resultaat (toekomend aan aandeelhouders)
8) Betreft Schiphol Group: Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport

Missie en ambitie

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

Wij willen de luchthaven Schiphol samen met onze partners blijven ontwikkelen tot een efficiënt en duurzaam multimodaal knooppunt, waar reizigers van over de gehele wereld zich welkom voelen in een dynamische en inspirerende omgeving.

Ambitie: Europe's Preferred Airport

Schiphol Group heeft samen met haar partners de luchthaven Schiphol ontwikkeld tot Europe's Preferred Airport. We zijn er trots op dat reizigers Schiphol keer op keer hoog inschalen en verkiezen als voorkeurspunt van vertrek of overstap. Ons beleid is erop gericht die toppositie in Europa te behouden en verder te versterken. Schiphol wil soepele processen en goede faciliteiten bieden en reizigers zoveel als in haar vermogen ligt verzekeren van een prettige reis. Ons doel is en blijft dat reizigers bij voorkeur via Schiphol reizen. Dat vereist een heldere strategie en een nauwe samenwerking met onze partners en stakeholders.

Schiphol & de directie

Directieteam Schiphol Group

"Samen met onze partners, stakeholders en medewerkers hebben we in 2013 een goed resultaat neergezet. We kijken terug op een geslaagde zomeroperatie, een solide financieel resultaat en een voortvarende start van de werkzaamheden voor de realisatie van centrale security in de hele terminal. We danken alle betrokkenen voor hun inzet in 2013. Samen wisten we in 2013 Amsterdam Airport Schiphol weer de beste luchthaven van Europa te maken. De komende jaren staan in het teken van 'verbouwen, vernieuwen, verbinden'. Met de veelheid aan bouwwerkzaamheden in de terminal en aan de pieren zullen we de flexibiliteit van alle partners in de operatie weer nodig hebben. We hebben er alle vertrouwen in dat we met deze uitbreiding van capaciteit en kwaliteit het fundament voor onze toekomst als Europe's Preferred Airport slaan."

Schiphol verbouwt, vernieuwt, verbindt

In 2013 is Schiphol begonnen met de uitvoering van het Masterplan. Voor verdere groei en versterking van de Mainport Schiphol is een omvangrijke verbouwing, uitbreiding en vernieuwing van de faciliteiten noodzakelijk. Hiermee zal de capaciteit toenemen en kunnen we reizigers meer comfort bieden met ruimere terminals en pieren en soepelere passagiers processen.

Investeren in capaciteit en kwaliteit

Het aantal reizigers op Schiphol zal in de komende tien jaar met ongeveer 25% groeien. Daardoor zal de druk op onze operatie toenemen. Ook de reiziger kan dit merken; als de capaciteit niet toereikend is of lijkt, neemt de waardering voor de geboden voorzieningen af. Een andere reden om te investeren in capaciteit en kwaliteit is de toenemende concurrentie met andere hubs in Europa en de Golfstaten. De concurrende hubs investeren fors en de luchthavens van Dubai en Istanbul profileren zich nadrukkelijk. Met de uitvoering van het Masterplan willen we onze concurrentiepositie behouden.

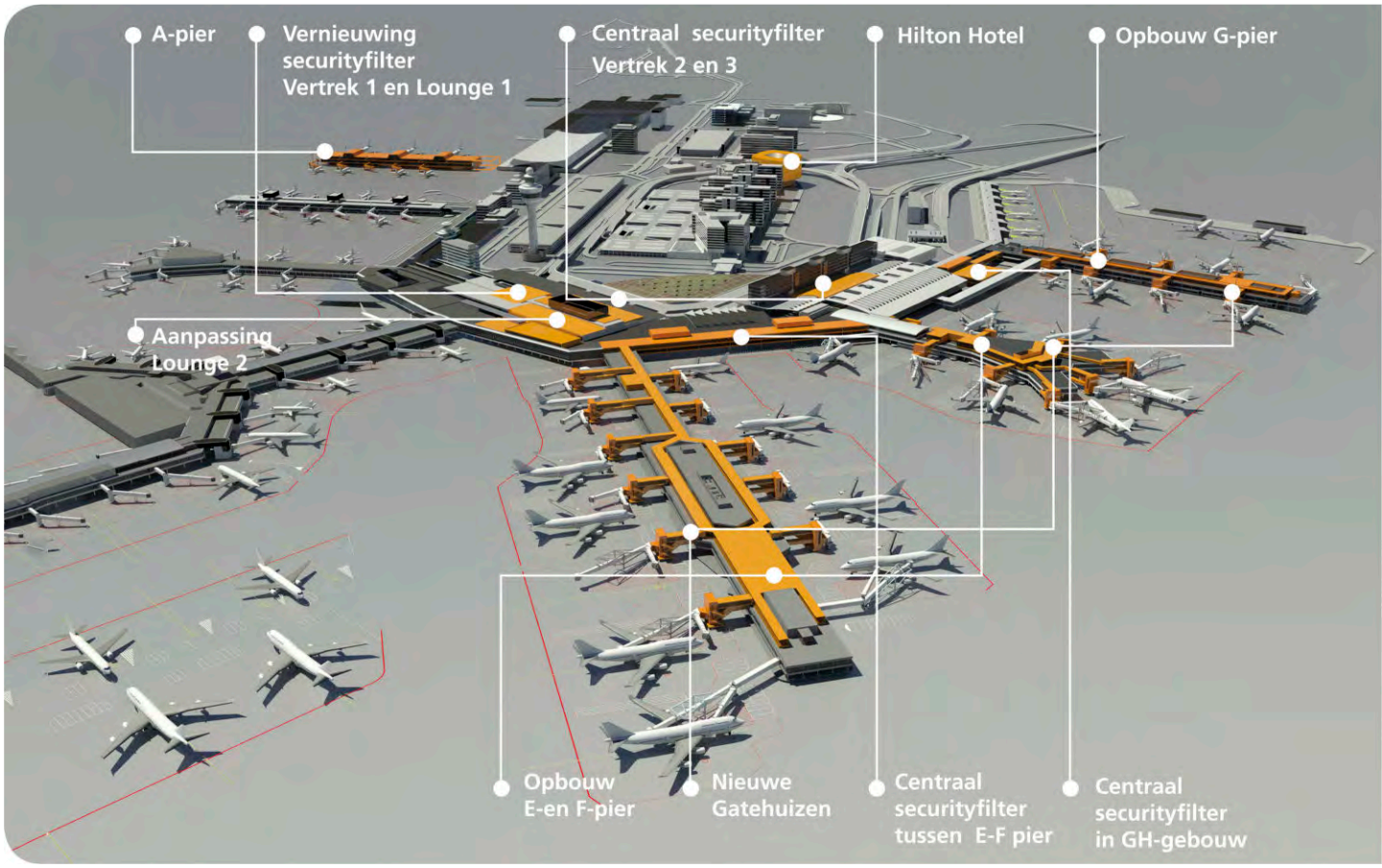
In de komende jaren worden fasegewijs de capaciteit en kwaliteit van de terminal, pieren en opstelplaatsen verbeterd. Het Masterplan bestaat uit verscheidene, deels op zichzelf staande projecten, die we in overleg en samen met onze partners gaan realiseren. Dit modulaire plan biedt flexibiliteit; we realiseren infrastructurele voorzieningen waar en wanneer die nodig zijn. Door zorgvuldige planvorming zal de financiële impact van de investeringen op de havengelden zo veel mogelijk worden beperkt zodat een geleidelijke tariefontwikkeling mogelijk blijft.

Bij zowel nieuwbouw als renovatie wordt zo veel als mogelijk gebruik gemaakt van duurzame materialen. Sloopmateriaal wordt waar mogelijk gerecycled en hergebruikt. In het ontwerp speelt beleving een grote rol; de voorzieningen worden ontworpen met het comfort van de reiziger en de bezoeker voor ogen, met eigentijds design en innovatieve technologie. Hierdoor kan Schiphol een aantrekkelijke en inspirerende AirportCity blijven.

Centrale security

Op 11 juli heeft staatssecretaris mevrouw Wilma Mansveld van Infrastructuur en Milieu het startsein gegeven voor de eerste fase: de invoering van centrale securityfilters in het niet-Schengengebied. Dit betekent dat straks ook voor vluchten met een niet-Schengenbestemming de securitycontrole niet meer aan de gates, maar centraal zal plaatsvinden. Voor vluchten naar Schengenbestemmingen vindt de securitycontrole al centraal plaats. We zullen met deze ingrijpende aanpassing ook in de toekomst kunnen blijven voldoen aan de Europese wet- en regelgeving.

Er komen vijf nieuwe doorgangen voor securitycontroles: drie in de vertrekhallen en twee bij de pieren voor overstappende passagiers. Voor de securityfilters in Vertrek 2, 3 en 4 wordt een extra verdieping, een mezzanine, gebouwd. Het filter dat



al bestaat aan de Schengenkant van de terminal wordt vergroot en verbeterd. De pieren E, F en G krijgen een extra verdieping. Reizigers zullen bij aankomst via een gatehuis naar de juiste verdieping worden geleid. Reizigers met bestemming Schiphol gaan direct naar de bagagereclaimhal, en komen niet meer in de lounge. Reizigers die op Schiphol overstappen kunnen, indien zij al een juiste screening hebben ondergaan op de luchthaven van vertrek, rechtstreeks door naar de lounges. Reizigers die nog een screening moeten ondergaan, worden via de extra verdieping op de pier geleid naar een centraal securityfilter.

Bij de invoering van nieuwe centrale securityfilters is ook gekeken hoe het controleproces comfortabeler kan verlopen en de wachttijd kan worden verkort. Omdat ook de wachttijd bij de gate korter zal zijn, kunnen airlines hun vliegtuigen vaker op tijd laten vertrekken. De nieuwe centrale securityfilters zijn medio 2015 gereed.

D-pier

In 2013 zijn we begonnen met aanpassingen aan de 'stemvork' van de D-pier. Twaalf vliegtuigopstelplaatsen aan de binnenkant van deze pier worden omgebouwd tot tien opstelplaatsen voor grotere vliegtuigtypes zoals B737-700 en B737-800. Tegelijkertijd worden de bruggen en de wachtruimtes bij de gates aangepast.

A-gebied

Een A-pier aan de zuidkant van Schiphol maakt eveneens onderdeel uit van het Masterplan. Deze pier komt ten westen van de B-pier. Op deze locatie kunnen we in de toekomst ook additionele terminalcapaciteit realiseren. In 2014 wordt dit project verder voorbereid.

Lounges

De uitbreiding van het securityfilter in het Schengengebied van de terminal heeft tot gevolg dat een aantal winkels in Lounge 1 wordt verplaatst en vernieuwd. Ook Lounge 2 wordt de komende jaren geheel vernieuwd met nieuwe winkel- en belevingsconcepten.

Nieuwe hotel- en kantoorfaciliteiten

Het nieuwe Hilton-hotel is in aanbouw en zal een aanzienlijk kwaliteitsimpuls geven aan het aanbod van overnachtings- en vergaderfaciliteiten op Schiphol-Centrum. Ook wordt een bestaand kantorencomplex omgebouwd tot een multifunctioneel kantoor, The Base, waar werken, winkelen, ontspanning en andere functies een plek krijgen.

Schiphol & Melvin Fraenk

Hoofduitvoerder Ballast Nedam

"Het realiseren van een zeker, soepel bouwproces zonder overlast voor de passagiers en de luchtvaartmaatschappij is met recht een complexe uitdaging te noemen. Vanuit een coördinerende rol in het bouwteam verbindt Ballast Nedam deze belangen van Schiphol aan de best passende werkmethodieken en logistieke aanpak; dit vraagt om onderlinge samenwerking tussen alle partijen en het delen van vernieuwende inzichten. Meebouwen aan Schiphol is meebouwen aan het verbinden van Nederland met de rest van de wereld. Ik ben er trots op dat ik aan zo'n prachtig project meewerk."

Businessmodel

Schiphol Group kent vier kernactiviteiten: Aviation, Consumer Products & Services, Real Estate en Alliances & Participations. Gezamenlijk bepalen zij het succes van Schiphol als mainport en hub.

Het reizigersverkeer en het vrachtvervoer vormen de belangrijkste motor van het businessmodel van Schiphol Group. De overige activiteiten van Schiphol Group ontwikkelen zich in meer of mindere mate dankzij deze voortdurende vervoersstroom. Het optimaal faciliteren van het vliegverkeer, de aviation-activiteiten, is cruciaal om het proces draaiende te houden.

De talrijke en gevarieerde commerciële activiteiten op de luchthaven versterken tegelijkertijd de beleving van de reizigers en verhogen het reiscomfort. Schiphol Group biedt daarnaast hoogwaardig zakelijk vastgoed. Ook is Schiphol Group al vele jaren internationaal actief; we realiseren hiermee goede rendementen en kunnen mede daardoor de noodzakelijke investeringen in grootschalige infrastructurele projecten financieren. Deze non-aviation inkomsten zijn onmisbaar omdat de aviation inkomsten economisch gereguleerd zijn en niet altijd kostendekkend.

Om Europe's Preferred Aiport te blijven hebben wij vier strategische thema's gedefinieerd waarbinnen wij onze doelstellingen voor de komende jaren willen realiseren. De kernactiviteiten van de Mainport Schiphol zijn met deze thema's verbonden. We maken in onze bedrijfsvoering steeds beter een gebalanceerde afweging tussen people, planet en profit.

Lees meer over de omgeving waarin wij onze activiteiten uitvoeren en over onze strategie in het onderdeel strategie.

Aviation

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

Totale omzet

EUR 793 miljoen (+2,6% vs ’12)

Exploitatieresultaat

EUR 55 miljoen (-13,5% vs ’12)

Omzetbronnen

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

Aviation in 2013

- Recordaantal passagiers van 52,6 miljoen
- Netwerk van 323 bestemmingen
- Groei vracht met 3,2% tot ruim 1,5 miljoen ton
- Bagagesysteem 70MB volledig in gebruik genomen
- Overlast door bagagestoring op 3 mei
- Soepele zomeroperatie door betere samenwerking met partners
- Beperkte tariefstijging als uitkomst van constructieve consultaties
- Uitvoering Masterplan begonnen met centrale security in het niet-Schengengebied
- Akkoord nieuw geluidsstelsel aan Tafel van Alders
- Evaluatie Wet luchtvaart in afrondende fase

Key performance indicators

Aantal lijndienstbestemmingen
Passagiers en vracht

IR-Rate bagage afhandeling
(% van bagage vertraagd)

Punctualiteit aankomend verkeer
(in %)

Punctualiteit vertrekkend verkeer
(in %)

Marktaandeel passagiers
Top-10 Europese luchthavens (in %)

Marktaandeel vracht
Top-10 Europese luchthavens (in %)

Kerncijfers

EUR miljoen	2013	2012	%
Totale omzet	**793**	773	2,6
Bedrijfslasten	**550**	547	0,4
Afschrijvingen	**189**	163	16,0
EBITDA	**244**	225	8,2
Exploitatieresultaat	**55**	63	-13,5
Gemiddelde vaste activa	**2.093**	2.100	-0,3

EUR miljoen	2013	2012	%	2013	2012	%
	Aviation			**Security**		
Totale omzet	**521**	506	2,9	**272**	267	1,9
Bedrijfslasten	**317**	316	0,3	**232**	231	0,6
Afschrijvingen	**152**	132	14,7	**37**	30	21,4
EBITDA	**204**	189	7,8	**40**	36	10,1
Exploitatieresultaat	**52**	57	-8,4	**3**	6	-49,0

Consumer Products & Services

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

Totale omzet

EUR 371 miljoen (+1,3% vs '12)

Exploitatieresultaat

EUR 182 miljoen (+2,1% vs '12)

Omzetbronnen

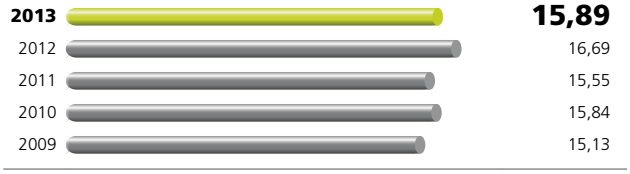
Het omzetaandeel van deze business area is niet gereguleerd en is afkomstig uit winkelverkopen, concessie-inkomsten, autoparkeergelden, verhuringen, reclame en media-inkomsten en overige inkomsten en managementfees.

Consumer Products & Services in 2013

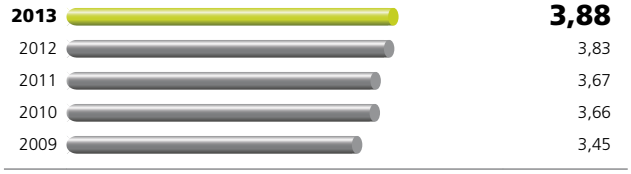
- Stijging omzet en exploitatieresultaat
- Besteding per passagier retail airside daalt met 4,8% tot 15,89 euro
- Besteding per passagier horeca airside stijgt met 1,4% naar 3,88 euro
- Kwaliteitsimpuls parkeergarage P1
- Omzet parkeren licht gestegen
- Gedeeltelijke verbouwing Lounge 1 door uitbreiding securityfilter Vertrek 1

Key performance indicators

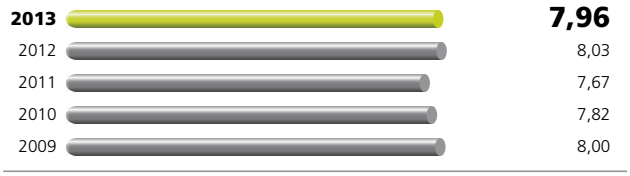
Bestedingen per passagier Retail Airside
EUR per vertrekkende passagier



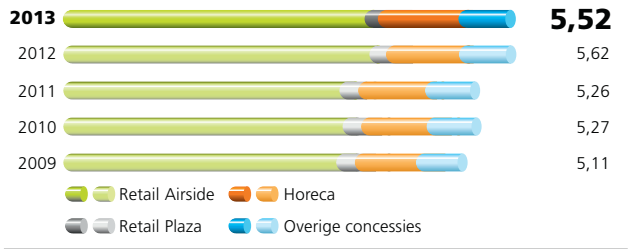
Bestedingen per passagier Horeca Airside
EUR per vertrekkende passagier



Parkeeropbrengsten
EUR per vertrekkende NL passagier



Concessie-inkomsten per vertrekkende passagier
EUR per vertrekkende passagier



Kerncijfers

EUR miljoen	2013	2012	%
Totale omzet	**371**	366	1,3
Bedrijfslasten	**160**	163	-1,7
Afschrijvingen	**29**	26	15,4
EBITDA	**211**	204	3,7
Exploitatieresultaat	**182**	178	2,0
Gemiddelde vaste activa	**282**	258	9,3

EUR miljoen	2013	2012	%
Concessies	**151**	149	1,9
Parkeren	**82**	81	0,7
Winkelverkopen	**85**	87	-1,3
Verhuringen	**19**	17	11,8
Reclame en Media	**19**	19	-0,5
Overige activiteiten	**15**	13	11,7
Totale omzet	**371**	366	1,3

Real Estate

De business area Real Estate ontwikkelt, beheert, exploiteert en belegt in operationeel en commercieel vastgoed op en rondom luchthavens in binnen- en buitenland. Het merendeel (86%) hiervan bevindt zich op en rond Amsterdam Airport Schiphol. Flexibiliteit, multifunctionaliteit, connectiviteit, beleving en value for money zijn de onderscheidende waarden voor Schiphol als toplocatie. Bedrijven en logistieke dienstverleners bieden we een variëteit aan locaties, kantoor- en bedrijfspanden en een keuze in huurcontracten, met als bijzonder voordeel de directe nabijheid van een internationale luchthaven.

Totale omzet

EUR 166 miljoen (-2,2% vs ’12)

Exploitatieresultaat

EUR 53 miljoen (+133,5% vs ’12)

Omzetbronnen

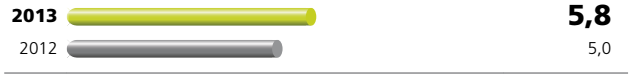
De grootste omzetbron is de verhuur van gebouwen en terreinen. Daarnaast wordt omzet gegenereerd met de uitgifte van erfpachten en de verkoop van terreinen en gebouwen. De waardeveranderingen van het vastgoed kunnen in enig jaar een substantiële voor- of nadelige invloed hebben op het groepsresultaat.

Real Estate in 2013

- Omzet licht gedaald
- Hoger exploitatieresultaat door lagere kosten en geringere waardeschommelingen
- Waarde van bestaande vastgoedbeleggingen light hoger dankzij herwaardering grondposities
- Bezettingsgraad gedaald van 91,8% naar 86,3%
- Bouw nieuwe Hilton-hotel en herontwikkeling The Base in volle gang

Key performance indicators

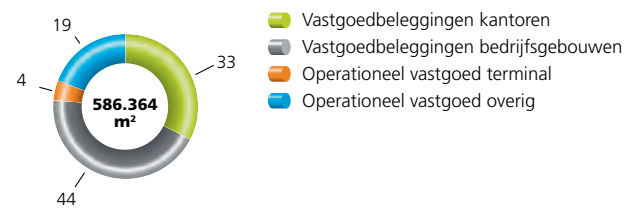
Direct rendement op vastgoedbeleggingen
(in %)



Bezettingsgraad
(in %)

Omzetverdeling in 2013
EUR miljoen (in %)

Vastgoedportefeuille naar categorie
(in %)



Kerncijfers

EUR miljoen	2013	2012	%
Totale omzet	**166**	170	-2,2
Resultaat u.h.v. verkoop vastgoedbeleggingen	**-**	12	
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	**3**	-23	
Bedrijfslasten	**81**	97	-16,8
Afschrijvingen	**17**	15	14,3
Bijzondere waardeveranderingen	**17**	23	-23,4
EBITDA	**88**	61	45,1
Exploitatieresultaat	**53**	23	133,5
Gemiddelde vaste activa	**1.539**	1.521	1,2

Rendementen (in %)[1]	2013		2012	
	Direct rendement	Indirect rendement	Direct rendement	Indirect rendement
Vastgoedbeleggingen	5,8%	0,1%	5,0%	–2,2%
Vastgoed in aanbouw en ontwikkeling	-7,9%	0,0%	–7,1%	0,0%
Vastgoed operationele activiteiten	12,1%	0,0%	12,0%	0,0%
Totale rendementen	**5,1%**	**0,1%**	**4,9%**	**–1,7%**

1) Rendementen op de gemiddelde vaste activa, voor belasting

Alliances & Participations

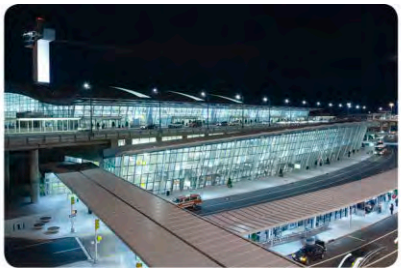
In Nederland hebben we belangen in drie regionale luchthavens: Eindhoven Airport (51%), Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport (beide 100%). Daarnaast behoren overige activiteiten zoals Schiphol Telematics en Schiphol Utilities tot de business area Alliances & Participations. Onder deze business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

Totale omzet

EUR 166 miljoen (+4,8% vs '12)

Totaal resultaat (inclusief resultaat deelnemingen, rentebaten en dividend)

EUR 87 miljoen (-0,4% vs '12)



Omzetbronnen

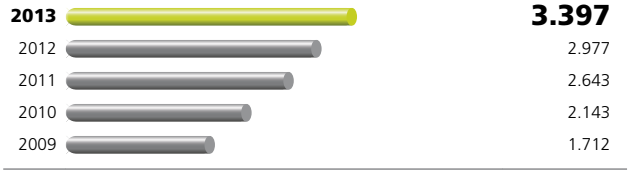
De omzet van de binnenlandse luchthavens komt hoofdzakelijk uit haven- en parkeergelden. Schiphol Telematics levert telecomdiensten aan bedrijven. Schiphol Utilities behaalt omzet met het transport van elektriciteit en gas en de levering van water. De buitenlandse luchthavens dragen bij aan de omzet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

Alliances & Participations in 2013

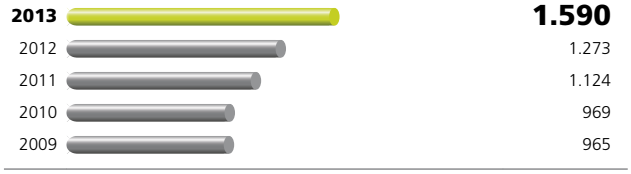
- Omzet en exploitatieresultaat gestegen
- Substantiële bijdrage Brisbane Airport en Aéroports de Paris aan het resultaat
- Uitbreiding New York JFK Terminal 4 afgerond
- Groei aantal passagiers New York JFK Terminal 4: +36,1%
- Uitbreiding terminal en nieuw airporthotel op Eindhoven Airport
- Start bases transavia.com en Ryanair op Eindhoven Airport
- Groei aantal passagiers Eindhoven Airport: +14,1%
- Groei aantal passagiers Rotterdam The Hague Airport: +24,9%

Key performance indicators

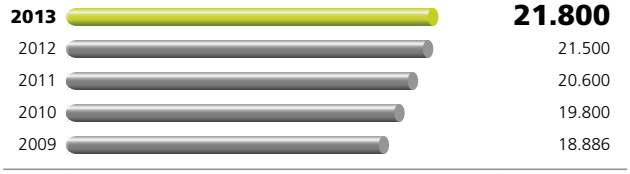
Eindhoven Airport
Passagiers x 1.000



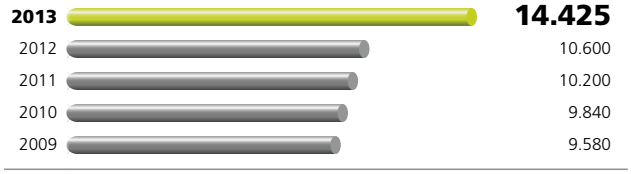
Rotterdam The Hague Airport
Passagiers x 1.000



Brisbane Airport (Australië)
Passagiers x 1.000



JFK IAT, New York (USA)
Passagiers x 1.000



Kerncijfers

EUR miljoen	2013	2012	%
Totale omzet	**166**	158	4,8
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	**-0**	-1	
Bedrijfslasten	**122**	114	7,4
Afschrijvingen	**13**	12	7,4
EBITDA	**43**	43	0,3
Exploitatieresultaat	**30**	32	-4,1
Resultaat deelnemingen incl rentebaten en dividend	**56**	55	1,7
Gemiddelde vaste activa	**932**	883	5,6

EUR miljoen	Buitenlandse luchthavens		Binnenlandse luchthavens		Overige deelnemingen		Totaal	
	2013	2012	**2013**	2012	**2013**	2012	**2013**	2012
Totale omzet	**10**	11	**79**	66	**78**	81	**166**	158
Exploitatieresultaat	**6**	8	**15**	13	**10**	11	**30**	32
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige belangen	**56**	55	**-**	-	**-**	-	**56**	55
Totaal resultaat	**62**	63	**15**	13	**10**	11	**87**	87
Gemiddelde vaste activa	**754**	727	**105**	90	**73**	65	**932**	883

Strategie

Bericht van de CEO

Schiphol Group kijkt terug op een goed jaar. Samen met onze *business partners* hebben we in 2013 letterlijk en figuurlijk het fundament geslagen voor verdere groei en versterking van de Mainport Schiphol. Er ligt een breed gedragen visie over de noodzakelijke investeringen in de kwaliteit van de voorzieningen en de capaciteit van onze infrastructuur. En we zijn daadwerkelijk gestart met een grootschalige verbouwing en vernieuwing die moet leiden tot meer comfort en gemak voor de reizigers, efficiëntere processen voor de luchtvaartmaatschappijen en behoud van de concurrentiepositie van Schiphol.

Positieve resultaten

De resultaten over 2013 laten een positief beeld zien. Ondanks de economische tegenwind, bereikte het aantal reizigers dat we op Schiphol mochten verwelkomen een recordhoogte van 52,6 miljoen, een stijging van 3%. Wat betreft klanttevredenheid scoort Schiphol ook uitstekend. In 2013 is Schiphol door SKYTRAX weer uitgeroepen tot de beste luchthaven van Europa en nummer drie in de wereld. Vanaf augustus zagen we op Schiphol de markt voor luchtvracht aantrekken. Het vrachtvolume nam daardoor over heel 2013 met 3,2% toe, tot in totaal ruim 1,5 miljoen ton. Verheugd zijn we met de stijging van het aantal directe bestemmingen van 317 naar 323. Onze connectiviteit blijft van topniveau, ook kwalitatief. Al deze mooie resultaten zijn tot stand gekomen dankzij de inspanningen van alle businesspartners op Mainport Schiphol. We zijn hen alle zeer erkentelijk voor de constructieve en plezierige samenwerking, maar zij zullen het me niet kwalijk nemen dat ik op deze plaats de medewerkers van Schiphol Group speciaal bedank voor hun inzet in 2013. Hun professionaliteit, tomeloze energie en passie voor de luchthaven blijft inspirerend.

Anticiperen en investeren

Er is veel bereikt, maar tevreden achterover leunen is er niet bij. De luchtvaartsector is een harde wereld. Een wereld waar de marges smal zijn, de internationale concurrentie hevig is en de eisen alsmaar hoger worden. Bovendien zal, dankzij de economische groei in opkomende landen, het aantal mensen dat per vliegtuig wil reizen aanzienlijk stijgen. Om in die wereld je concurrentiepositie te versterken en de reizigers en luchtvaartmaatschappijen een topproduct te kunnen blijven bieden, komt het aan op twee zaken: anticiperen en investeren. En dat is precies wat we bij Schiphol doen en zullen blijven doen. Bewegen, vernieuwen en innoveren zit in ons DNA en de ambitie om wereldspeler te zijn is voor ons een natuurlijke drive. Daarom zetten wij zo in op innovatie en duurzaamheid en richten wij onze blik op de lange termijn.

De bouwactiviteiten die we in 2013 zijn gestart onder de noemer 'Schiphol verbouwt, vernieuwt, verbindt', zijn een voorbeeld van hoe anticiperen en investeren op de luchthaven concreet vorm krijgt. Tot en met 2016 investeert Schiphol Group gemiddeld 1,5 miljoen euro per dag in Amsterdam Airport Schiphol. Tegelijkertijd lukt het ons de kosten concurrerend te houden. De beperkte tariefsverhoging van 0,4% die we per april 2014 doorvoeren, maakt dat we ook op dat vlak toonaangevend zijn in Europa.

Schiphol verbouwt, vernieuwt, verbindt

Schiphol verbouwt, vernieuwt en verbindt is niet voor niets het centrale thema in dit jaarverslag. Het legt de basis voor toekomstig succes. In de zomer hebben we de eerste paal geslagen voor een meerjarige aanpassing van onze infrastructuur. Drie jaar lang wordt de terminal ingrijpend aangepast en verbeterd. De eerste stap is het centraliseren van de security voor de hele luchthaven, zodat het reizigersproces snel en soepel kan verlopen. Daarnaast breiden we de capaciteit van de terminal en pieren uit en vernieuwen we de lounges. In 2014 ronden we bovendien de plannen af voor de bouw van de A-pier. Gedurende alle bouwactiviteiten, blijft Schiphol 'gewoon' in bedrijf. Sterker nog: we willen ook in deze periode Europe's Preferred Airport blijven en ieder jaar meer reizigers verwelkomen. Samen met onze homecarrier KLM en alle andere businesspartners werken we dag en nacht aan een vitale Mainport Schiphol. Samen maken we van Schiphol een toonaangevende luchthaven met een uitgebreid netwerk van verbindingen, uitstekende faciliteiten in een sterke economische regio met een goede bereikbaarheid en een prettige leefomgeving. Schiphol hecht grote waarde aan haar omgeving en is daarom voortdurend in gesprek met omwonenden en de regio. Werkbaar en leefbaar proberen we te verenigen. Eén van de uitvloeisels van het overleg aan de Tafel van Alders is het akkoord dat in oktober 2013 is bereikt over een nieuw geluidsstelsel voor Schiphol. Door ook op deze wijze te anticiperen en investeren, faciliteren we toekomstige kansen voor de 500 bedrijven en 65.000 Schipholwerkers op deze locatie.

Internationale activiteiten

Het versterken van de Mainport doen we ook door activiteiten te ontplooien buiten de Nederlandse landsgrenzen. Onze internationale activiteiten dragen bovendien voor een substantieel deel bij aan het resultaat van Schiphol Group. Op JFK airport in New York hebben we in 2013 de uitbreiding van Terminal 4 officieel in gebruik genomen en de volgende uitbreiding is inmiddels gestart. Uit

strategische overwegingen waren we ook geïnteresseerd in de luchthaven van Rio de Janeiro. Helaas is het ons consortium in 2013 niet gelukt om Galeão International Airport te gaan exploiteren. Dit betreuren we, want dit zou een goede langetermijninvestering zijn geweest in één van de belangrijkste wereldwijde groeimarkten. Schiphol Group zal de ogen openhouden en blijven zoeken naar nieuwe mogelijkheden die de concurrentiepositie van Schiphol verstevigen.

Luchtvaartproduct van wereldklasse

Onze missie blijft het verbinden van Nederland met alle belangrijke economische, politieke en culturele centra in de wereld. We verbouwen en vernieuwen, zodat reizigers de voorkeur blijven geven aan Amsterdam Airport Schiphol als plek voor vertrek of overstap. We willen een rol van betekenis blijven spelen in de internationale luchtvaartsector. Daarom hechten we aan goede samenwerkingsrelaties met alle partners waarmee we samen een luchtvaartproduct van wereldklasse mogelijk maken. En daarom blijven we anticiperen en investeren!

Jos Nijhuis

President-directeur & CEO Schiphol Group

Veranderende omgeving

Schiphol Group opereert in een omgeving die aan verandering onderhevig is. Dat betekent dat we alert en toekomstgericht moeten inspelen op de kansen en bedreigingen in de luchtvaartsector en daarbuiten.

Concurrentie van andere luchthavens

Voor Schiphol is het essentieel te investeren in voldoende capaciteit en in kwaliteitsbeleving om haar sterke concurrentiepositie te behouden. Dit is noodzakelijk omdat de belangrijkste hubluchthavens in Europa, zoals Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt de laatste jaren fors investeren in capaciteit en kwaliteit. Bovendien heeft de Europese transfermarkt te maken met concurrentie van de luchthavens van Dubai en Istanbul en hun homecarriers. Het antwoord hierop is dat we Schiphol met sectorpartners ontwikkelen vanuit een gezamenlijke visie. Hiermee realiseren we een hoge mate van eensgezindheid over omvangrijke langetermijninvesteringen en een gematigde ontwikkeling van de luchthaventarieven.

Groei luchtverkeer

Nieuwe passagiersstromen, vooral vanuit het Verre Oosten en Zuid-Amerika, zijn in de komende jaren de aanjagers van een sterke groei van het luchtverkeer. In 2017 zullen naar verwachting 1 miljard passagiers per jaar meer met het vliegtuig reizen dan in 2012. Om te profiteren van deze groei-impuls is het cruciaal Amsterdam Airport Schiphol als gateway van en naar Europa te blijven positioneren. Binnen de strategische thema's Top Connectivity, Excellent Visit Value en Competitive Marketplace werkt Schiphol er gericht aan deze onderscheidende positie te behouden en uit te bouwen.

Grotere nieuwe vliegtuigen

De introductie van nieuwe vliegtuigtypes, zoals de Airbus 380 en de Boeing 787, geeft de ontwikkeling van de luchtvaartsector een nieuwe impuls. Schiphol Group ziet zowel kansen als bedreigingen. Een kans is dat het verkeer tussen hubs intensiever kan worden met grotere vliegtuigen en dat het netwerk met langeafstandsbestemmingen kan worden uitgebreid. Daar staat tegenover dat nieuwe vliegtuigtypes grotere afstanden kunnen overbruggen waardoor zij een hub kunnen overslaan. We anticiperen op deze ontwikkeling door het aanpassen van onze infrastructuur met grotere vliegtuigopstelplaatsen. We zorgen ervoor dat we het grotere aantal passagiers per vlucht op een soepele manier kunnen opvangen door onze passagiersprocessen verder te stroomlijnen.

Commercieel aanbod en beleving

De financieel-economische onzekerheid in Europa in de afgelopen jaren heeft geleid tot een relatief laag consumentenvertrouwen. Hoewel de economie uit het dal klimt, zijn vooral Europese reizigers nog terughoudend in hun uitgavenpatroon. Er is wel een groeiende belangstelling voor

internationale merken en een grotere behoefte aan een hoog serviceniveau en beleving. Door goed in te spelen op deze trends zorgen wij ervoor dat reizigers Schiphol blijven verkiezen als preferred airport in Europa. Met een verrassend commercieel aanbod bieden wij het hoofd aan de steeds sterkere concurrentie van online retailers.

Strengere security-eisen

De security-eisen voor de beveiliging van luchthavens worden wereldwijd steeds stringenter. Ook Schiphol heeft hiermee te maken. Schiphol wil een efficiënt securityproces combineren met meer comfort voor reizigers. Daarvoor doen wij additionele en grootschalige investeringen zoals in het centrale-securityconcept voor in de gehele terminal. Daarbij is het ons streven de securityprocessen voor de reiziger zo gemakkelijk mogelijk te maken.

Duurzaamheid wint aan belang

Klimaatverandering en verminderde beschikbaarheid van grondstoffen vormen een bedreiging voor de wereld. Het vinden van oplossingen voor deze mondiale duurzaamheidsvraagstukken krijgt steeds meer aandacht, ook binnen de luchtvaart. Schiphol Group neemt hierin bewust haar verantwoordelijkheid door samen met marktpartijen en stakeholders te zoeken naar innovatieve, vooruitstrevende oplossingen.

Betrokken bij omgeving

Een goed evenwicht tussen de belangen van Mainport Schiphol en die van direct omwonenden is essentieel voor voldoende draagvlak voor onze groeiplannen. Voor de regio rondom onze luchthavens dragen we bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Wij hechten grote waarde aan de dialoog aan de Tafel van Alders en de afspraken die zijn gemaakt op het gebied van selectieve groei en het nieuwe geluids- en handhavingsstelsel. De in de Luchtvaartnota en aan de Tafel van Alders vastgelegde afspraken vormen het kompas bij de verdere ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol, Eindhoven Airport en Lelystad Airport.

Sterkte-zwakteanalyse

Sterktes
- Groot netwerk van verbindingen en frequenties
- Betrouwbare operatie
- Moderne en goed geoutilleerde hubluchthaven met goed ontwikkelde non-aviation activiteiten
- Concurrerende prijs-kwaliteitverhouding voor luchtvaartmaatschappijen
- Trendsetter met innovaties
- Solide vastgoedportefeuille
- Grote economische betekenis voor Nederland
- Risico gespreid door deelnemingen in buitenland
- Bewuste afweging people, planet en profit
- Betrokken met de omgeving
- Goed bereikbaar via weg en openbaar vervoer

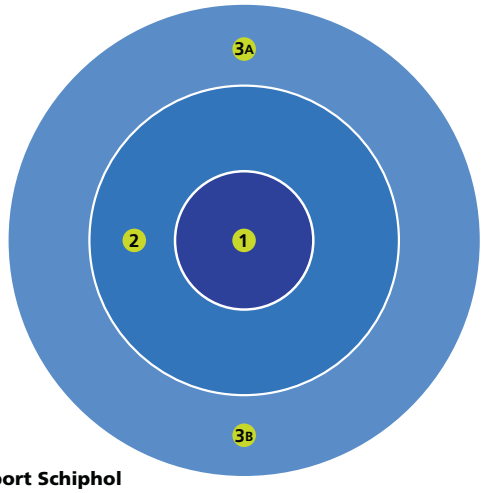
Kansen
- Positioneren als gateway tussen Azië, Europa en Zuid-Amerika
- Toenemend verkeer en vervoer vanuit nieuwe economieën
- Verbetering directe internationale treinverbindingen van en naar de luchthaven
- Intensiever verkeer tussen hubs met grotere vliegtuigtypen
- Fijnmaziger netwerk vanwege nieuwe vliegtuigtypen
- Invulling selectiviteit op basis van afspraken Tafel van Alders
- Initiatieven in keten ter bevordering van innovatie en duurzaamheid
- Internationale acitiviteiten versterken de positie van de mainport

Zwaktes
- Relatief kleine thuismarkt
- Afhankelijk van transfermarkt
- Complex stelsel voor gebruik landingsbanen en luchtruimcapaciteit
- Door piekgedreven bezetting van de capaciteit, minder efficiënt gebruik van de infrastructuur
- Operatie en kwaliteitsbeleving onder druk door grootschalige verbouwingen
- Relatief oude infrastructuur ten opzichte van concurrerende luchthavens

Bedreigingen
- Concurrentie van andere luchthavens
- Geografische verplaatsing van vervoers- en handelsstromen
- Hub by-passing als gevolg van inzet nieuwere vliegtuigtypen
- Strengere security-eisen
- Traag economisch herstel in Europa
- Laag consumentenvertrouwen
- Langzaam herstel vastgoedmarkt
- Sterke groei van online retailers
- Wijzigingen in wet- en regelgeving met invloed op operatie en resultaat

Strategie

Om de preferred airport in Europa te blijven, wil Schiphol Group de luchthaven verder ontwikkelen als hoogwaardige, innovatieve en duurzame hub. Een sterke concurrentiepositie van de Mainport Schiphol staat hierbij voorop. Schiphol is niet enkel een luchthaven met een wereldwijd netwerk maar ook een multimodaal knooppunt en belangrijke motor voor de Nederlandse economie. We zoeken samenwerking op nationaal en internationaal niveau.



Mainport Schiphol

1 **Een sterk KLM/SkyTeam** netwerk als driver voor de mainport

2 **Een concurrerende luchthaven**
- Schiphol als 'attractive & efficient hub airport' (voor passagiers en vracht)
- Schiphol als OD luchthaven en multimodaal transportknooppunt

3 **Concurrerende regio**
A) Aantrekkelijke regio voor wonen, werken en toerisme
B) Internationaal business klimaat: Nederland als concurrerende vestigingsplaats

Mainport Schiphol: toonaangevend

We streven ernaar dat Schiphol Europe's Preferred Airport blijft: de luchthaven die reizigers verkiezen boven andere luchthavens voor overstap of vertrek. Essentieel daarvoor is de handhaving en uitbreiding van het kwalitatief hoogwaardige netwerk van verbindingen. Dankzij dit netwerk behoort Schiphol tot de vier belangrijkste knooppunten van Europa.

We ontwikkelen Schiphol verder als mainport, als internationaal en multimodaal knooppunt van stromen mensen, goederen, informatie, kennis en cultuur. Schiphol wil toonaangevend zijn in efficiëntie, innovatie en duurzaamheid. Dit kunnen wij alleen realiseren in een goede relatie met onze stakeholders en een nauwe samenwerking met bestuurders en omwonenden in de regio rond de luchthaven.

Ons onderscheidend vermogen realiseren we onder meer met een scala aan commerciële activiteiten. Schiphol is een AirportCity, een stad op zichzelf. In de terminal bieden we de reizigers een breed, steeds vernieuwend aanbod aan winkels en horeca en andere diensten die het verblijf veraangenamen. Ook voor bedrijven creëren we op het luchthaventerrein een aanbod dat past bij een metropoolregio, met

multifunctionele panden en flexibele huurcontracten. Schiphol manifesteert zich met deze faciliteiten als een toplocatie.

Veranderende rol regionale luchthavens

Onderdeel van Schiphol Group zijn de regionale luchthavens Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport. Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport hebben een eigen netwerk voor zakelijk verkeer in hun regio en bedienen daarnaast het niet-zakelijke (leisure)segment. Eindhoven Airport en Lelystad Airport krijgen in de toekomst een belangrijke rol in het realiseren van zogeheten selectieve groei. Deze is erop gericht niet-mainportgerelateerde bestemmingen (zoals vakantiebestemmingen) steeds meer vanuit deze regionale luchthavens te bedienen.

Internationale waardecreatie

Voor de versterking van de Mainport Schiphol en het netwerk van bestemmingen zoekt Schiphol Group samenwerking met belangrijke luchthavens in het buitenland. De samenwerking en participatie in de SkyTeam-hubs John F. Kennedy International Airport in New York en Parijs Charles de Gaulle zijn hier belangrijke voorbeelden van. De industriële samenwerking en kruisparticipatie met Aéroports de Paris vormen een uitstekend platform voor het verder ontwikkelen van het hubsysteem en de AirportCity-formule. In onze internationale activiteiten delen we onze kennis en doen we ervaring op met andere businessmodellen en processen. De internationale activiteiten versterken de mainport. Onze buitenlandse participaties dragen aanzienlijk bij aan het resultaat van Schiphol Group.

Strategische thema's

Schiphol Group heeft strategische langetermijnthema’s als leidraad. Ons business model en de strategie zijn toekomstbestendig omdat de aspecten zoals beschreven in 'Veranderende omgeving', onze sterktes en zwaktes en de risico's en kansen hierin verwerkt zijn.

Top Connectivity

Schiphol Group werkt continu aan de verbetering en uitbreiding van haar infrastructuur. Amsterdam Airport Schiphol moet ook in de toekomst het grote netwerk van frequenties en bestemmingen kunnen faciliteren. Het hoogwaardige hubnetwerk, dat met name door homecarrier KLM en SkyTeam-partners wordt aangeboden, maakt van Schiphol een transferhub en is de basis voor de mainport. Met een uitgebreid netwerk kan ook een zekere mate van keuzevrijheid voor reizigers en vrachtvervoerders worden gerealiseerd. Schiphol streeft samen met overheden en openbaarvervoerbedrijven naar verbetering van de bereikbaarheid van de mainport over de weg en per spoor.

Excellent Visit Value

Schiphol Group wil reizigers, luchtvaartmaatschappijen en andere gebruikers van de luchthaven Schiphol een aantrekkelijke, kwalitatief hoogwaardige omgeving bieden tegen een concurrerende prijs. Daarmee kan Schiphol Europe’s Preferred Airport blijven en haar concurrentiepositie veiligstellen en verder uitbouwen. We streven naar een voortdurende verbetering van de efficiëntie in onze operatie en de producten en diensten op onze luchthavens, waarbij de wensen van de reiziger centraal staan. Hierbij maken wij een bewuste afweging tussen kosten en kwaliteit.

Competitive Marketplace

De locatie Schiphol is een aantrekkelijke locatie voor werk en vestiging. De AirportCity formule biedt faciliteiten voor winkelen, ontmoeting en ontspanning. Om als vestigingsplaats te kunnen concurreren met andere nationale en internationale locaties, is een aantrekkelijke marktplaats belangrijk. Essentiële elementen daarbij zijn onze retailvisie en vastgoedstrategie. Daarbij willen we Schiphol ook versterken als een distributieknooppunt voor vracht.

Sustainable Performance

De luchthaven Schiphol creëert duurzame waarde voor haar klanten en stakeholders. Een financieel gezonde, robuuste en efficiënte bedrijfsvoering is noodzakelijk voor een toekomstbestendig bedrijf. Schiphol maakt een bewuste afweging tussen people, planet en profit. Hierbij voeren wij een continue dialoog met onze stakeholders waaronder onze directe omgeving. Schiphol neemt haar verantwoordelijkheid voor vijf maatschappelijke thema's in het bijzonder: duurzame werkgelegenheid, bereikbaarheid en luchtkwaliteit, klimaatvriendelijke luchtvaart, grondstofschaarste, en geluid en omgeving.

Strategische doelstellingen 2013-2017

Om voldoende voortgang te realiseren en resultaten te kunnen boeken, hebben wij voor elk strategisch thema duidelijke doelstellingen geformuleerd voor de periode 2013 tot en met 2017. In ons planningsproces hebben we per doelstelling Key Performance Indicators benoemd waarmee we sturing geven. Daarnaast stellen we jaarlijks een *Tactisch Plan* voor drie jaar op dat ook het budget bevat voor het eerstvolgende jaar. In dit plan, dat de realisatie van de strategische doelstellingen voor de lange termijn als uitgangspunt heeft, streven we ernaar minimaal te voldoen aan de rendementseis van de Nederlandse Staat. Die is momenteel voor Schiphol Group vastgesteld op 6,7% (Rendement op eigen vermogen).

Ook stellen we voor elk jaar een managementagenda vast, met concrete acties en aandachtsgebieden. Voor wat betreft het jaar 2014 zijn deze opgenomen in de Managementagenda 2014. De hoogte van de variabele beloning van het management van Schiphol Group is mede afhankelijk van het realiseren van deze managementagenda en de daaraan gekoppelde individuele targets.

Top Connectivity

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

Excellent Visit Value

1. Verder ontwikkelen van het reisgemak voor reizigers.
2. Realiseren van een concurrerende prijs-kwaliteitverhouding voor luchtvaartmaatschappijen.
3. Bieden van hoogwaardige en onderscheidende faciliteiten, die zijn afgestemd op de wensen van de reiziger.

Competitive Marketplace

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

Sustainable Performance

1. Zorgdragen voor een bewuste afweging in de verhouding people, planet en profit.
2. Financieel robuuste en efficiënte bedrijfsvoering garanderen om verdere ontwikkeling van de mainport mogelijk te maken en waarde te genereren voor alle stakeholders.
3. Voortzetten van de stakeholderdialoog aan de Tafel van Alders en met de partijen van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol om draagvlak in onze omgeving te behouden.

Managementagenda 2014

Voor 2014 heeft de directie tien managementdoelstellingen bepaald. Deze doelstellingen zijn direct gekoppeld aan het vijfjaren *Strategic Plan 2013-2017* dat in 2012 is opgesteld.

De Managementagenda 2014 kenmerkt zich door een focus op de ontwikkeling van de mainport, de uitvoering van het Masterplan en een verdere verbetering van de relatie met stakeholders. Verder zal er veel aandacht worden besteed aan het minimaliseren van operationele verstoringen bij de uitvoering van grote investeringsprojecten en aan Corporate Responsibility. Binnen de eigen organisatie zal de focus liggen op slimmer werken en verder verbeteren van de efficiency. We gaan meer sturen op total cost of ownership, optimalisatie van het asset management en een verbetering van het contractmanagement binnen de groep.

Managementagenda 2014	Top Connectivity	Excellent Visit Value	Competitive Marketplace	Sustainable Performance
Bevorderen van de ontwikkeling van de mainport, onder meer door te blijven sturen op concurrerende tarieven	●	●	●	●
Verdere uitvoering Masterplan inclusief ontwikkeling A-gebied	●	●	●	●
Continueren intensieve relatie met stakeholders	●	●	●	●
Realiseren van grote investeringsprojecten met zo min mogelijk operationele verstoring en met specifieke aandacht voor Corporate Responsibility	●	●	●	●
Zorgdragen voor voldoende liquiditeit en toegang tot financiering				●
Versterken van internationale activiteiten en positie	●			●
Realiseren Corporate Responsibility ambities		●	●	●
Succesvolle verdere uitvoering Retail Vision 2020 en verbeteren marktpositie van Real Estate door "Creating Preferred Locations" strategie		●	●	●
Focus op een 'lean' organisatie en verder verbeteren efficiency		●	●	●
Realiseren van de compliance-ambities				●

Onze resultaten in 2013

Managementagenda 2013

Een constructieve relatie met belangrijke stakeholders, gebaseerd op wederzijds vertrouwen, is voor de ontwikkeling van een gezamenlijke toekomstvisie op de mainport cruciaal. Dit geldt eveneens voor ons Masterplan. Op beide terreinen is veel vooruitgang geboekt; we zijn onze stakeholders daar erkentelijk voor.

Onze internationale positie hebben we op onderdelen kunnen versterken. Het bod dat we in consortiumverband hebben voorbereid op de luchthaven van Rio de Janeiro is helaas niet geslaagd. We hebben het bedrijfsresultaat uit retail en het vastgoed vergroot. In het kader van het ontwikkelen van een 'lean' organisatie en het verhogen van de efficiency zijn nog meer stappen te zetten.

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

● Target is volledig gerealiseerd (100%)

● Target is niet volledig gerealiseerd

● Target is (grotendeels) niet gerealiseerd

Top Connectivity

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

Bestemmingen

323

Passagiers

52,6 mln

Vracht

1,5 mln ton

Shared Vision: Essentiële elementen van de mainport

De discussies rondom de commissie Shared Vision over de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven laten zien dat er in goed overleg door alle betrokken partijen de noodzakelijke stappen kunnen worden gezet om de mainport te versterken.

Schiphol heeft in de notitie *Essentiële elementen van de mainport* het gezamenlijke belang van luchthaven en hubcarrier vastgesteld. Optimale samenwerking tussen deze partijen, Luchtverkeersleiding Nederland en het Rijk is essentieel voor het succes van de mainport en de Nederlandse economie.

In deze notitie wordt bevestigd dat de mainport is opgebouwd uit een drietal onderling samenhangende elementen:

1. Een sterk KLM/SkyTeam-netwerk als driver voor de mainport.
2. Een concurrerende luchthaven, met Schiphol als 'attractive & efficient hub airport' voor passagiers en vracht en daarnaast Schiphol als luchthaven voor vertrek of aankomst en multimodaal transportknooppunt.
3. Een concurrerende regio, die aantrekkelijk is voor wonen, werken en toerisme in een internationaal businessklimaat om Nederland als vestigingsplaats concurrerend te laten zijn.

Het instellen van de commissie Shared Vision heeft geleid tot een constructieve dialoog die de continuïteit, kwaliteit en netwerkontwikkeling van Schiphol zal bevorden als vitale schakel in de Nederlandse economie.

Verkeer en vervoer

Hoewel in 2013, en zeker in het eerste halfjaar, de economische crisis nog voelbaar was, zagen we het laatste kwartaal de groei in heel Europa aantrekken. Amsterdam Airport Schiphol wist hiervan te profiteren en kon haar positie verder versterken. Het aantal passagiers nam toe met 3% tot ruim 52,6 miljoen. De luchthaven handhaaft zich als vierde passagiersluchthaven van Europa. Het begin van economisch herstel zien we terug in het vrachtvervoer. In 2012 nam het volume nog licht af, in 2013 zien we een stijging van 3,2% tot ruim 1,5 miljoen ton. De kwaliteit van het netwerk van bestemmingen is positief beïnvloed door een aantal nieuwe bestemmingen; daar staat het verdwijnen van enkele intercontinentale bestemmingen tegenover. Ook het vrachtnetwerk is in 2013 versterkt met extra verbindingen in China.

Aantal reizigers groeit verder

Amsterdam Airport Schiphol is in 2013 verder gegroeid op de passagiersmarkt. Het totaal aantal passagiers dat via Schiphol reisde, steeg met 3% tot 52,6 miljoen. De groei is daarmee sterker dan in 2012, toen we een plus konden noteren van 2,6%. Hiermee deden we het relatief beter dan Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt, onze grootste Europese concurrenten. Schiphol handhaaft zich achter deze drie als vierde passagiersluchthaven van Europa. Istanbul Airport laat zich gelden als sterkste groeier; deze luchthaven is in 2013 al de vijfde passagiersluchthaven van Europa.

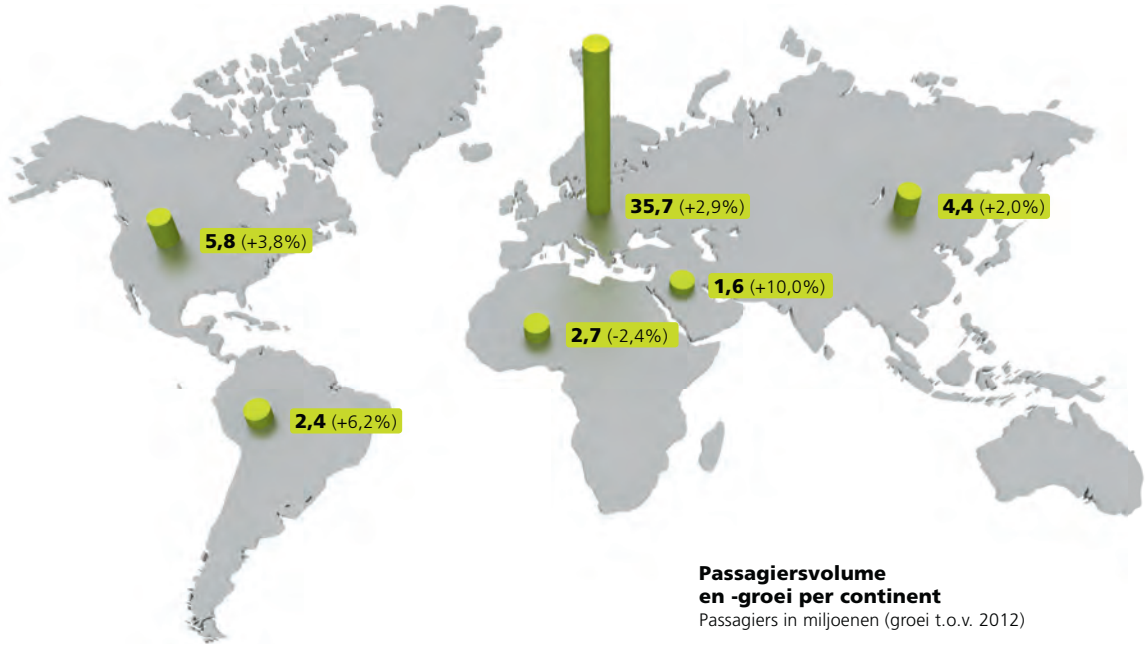
Het aantal OD-passagiers (de zogeheten Origin & Destination passagiers, met Schiphol als vertrek- of aankomstpunt) steeg met 1,4% naar 30,5 miljoen. Het aantal transferpassagiers groeide met 5,4% naar 22,0 miljoen, 41,9% van het totaal aantal passagiers.

Passagiers per continent
(in %)

Onze homecarrier KLM en partnermaatschappijen waarmee zij een code-share samenwerking heeft, vervoerden in 2013 weer verreweg de meeste passagiers en lieten de grootste groei zien in zowel absolute als relatieve zin. Zij vervoerden in 2013 35,2 miljoen passagiers, een toename van ruim 2 miljoen (+6,2%). Deze groei is vooral terug te vinden bij KLM zelf.

Bij de lowcostmaatschappijen, het op een na grootste segment, daalde het aantal passagiers met ruim 404.000 tot 5,4 miljoen (-7,0%). Dit betekent overigens niet dat dit verkeer verloren is gegaan, want deze daling komt doordat veel vluchten van transavia.com die voorheen in het lowcostsegment zaten in 2013 in code-share met KLM werden uitgevoerd. Daardoor verschoven deze vluchten van het lowcostsegment naar het hubsegment.

Juli en augustus waren de drukste maanden van 2013; in beide maanden werden ongeveer 5,3 miljoen passagiers vervoerd. Het aantal passagiers in juli groeide met 1,9% ten opzichte van vorig jaar, en het aantal passagiers in augustus met 3,8%.



Passagiersvolume en -groei per continent
Passagiers in miljoenen (groei t.o.v. 2012)

In 2013 werd weer het record gebroken; nooit eerder reisden er zoveel passagiers in de zomer van, naar of via Schiphol. De drukste dag in 2013 viel op 29 juli met 182.300 passagiers.

In 2013 reisden de meeste passagiers, 35,7 miljoen, van en naar een bestemming in Europa; een stijging van 2,9% en daarmee ruim een miljoen passagiers meer dan in 2012. Relatief groeide het aantal passagiers van en naar het Midden-Oosten het hardst met 10% naar 1,6 miljoen passagiers. Ook op de Noord-Atlantische routes van en naar Amerika was groei bovengemiddeld met 3,4% naar 5,8 miljoen passagiers. Het aantal reizigers van en naar Azië steeg met 2% en kwam uit op 4,4 miljoen passagiers.

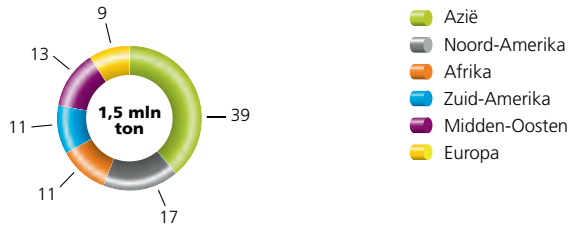
Bezettingsgraad opnieuw hoger

De vliegtuigen die in 2013 Schiphol aandeden waren gemiddeld groter en voller. De gemiddelde stoelcapaciteit steeg van 155 in 2012 naar 157 in 2013. Het totaal aantal aangeboden stoelen steeg met iets meer dan een miljoen naar ruim 64,3 miljoen, een toename van 1,6%. De gemiddelde bezettingsgraad van de passagierstoestellen nam ook in 2013 verder toe en vestigde voor het derde jaar op rij een record. Gemiddeld was per vlucht 81,7% van de stoelen bezet, tegen 80,6% in 2012.

Netwerk van bestemmingen

De kwaliteit van het netwerk van bestemmingen is verder verbeterd zowel voor passagiers als voor vracht. Het aantal directe bestemmingen is in 2013 toegenomen met zes tot 323. Passagiers konden kiezen uit 297 lijndienstbestemmingen, vier meer dan vorig jaar. De resterende 26 lijndienstbestemmingen betreffen unieke

Vracht per continent
(in %)

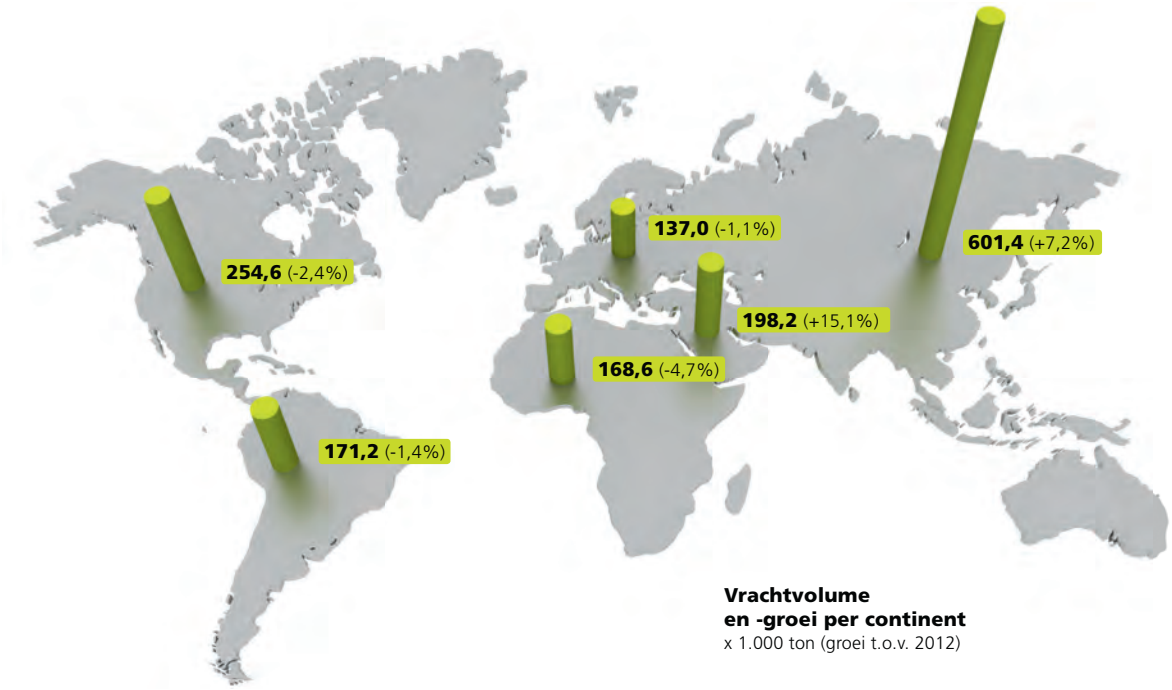


vrachtbestemmingen die alleen door full freighters wordt aangedaan.

Ten opzichte van 2012 bleef het aantal intercontinentale bestemmingen gelijk op 139. KLM stopte onder andere met vluchten op Kano en Abuja (Nigeria), en ArkeFly deed niet langer de bestemmingen Puerto Vallarta (Mexico) en Goa (India) aan. Nieuwe intercontinentale bestemmingen waren onder andere Fukuoka in Japan en het Marokkaanse Fez.

Het aantal Europese lijndienstbestemmingen nam per saldo toe met 6 en kwam op 184. Met de komst van Blue Islands keerde het Kanaaleiland Jersey terug in het Schipholnetwerk; KLM voegde het Noorse Aalesund en Manston in Groot-Brittannië toe aan het netwerk. Bestemmingen die verdwenen waren onder andere Rimini in Italië en Pau in Frankrijk.

Het aantal carriers dat op Schiphol lijndiensten onderhoudt, nam met twee af tot 99, waarvan 19 uitsluitend full freighters. Dit is onder meer toe te schrijven aan het stoppen van Iberia, BMI baby en Rossiya. Nieuwkomers in 2013 zijn onder andere



Vrachtvolume en -groei per continent
x 1.000 ton (groei t.o.v. 2012)

Blue Islands Airline, Darwin Airline, HOP! en full freighter Yangtze River Express.

Airline Etihad bezocht Schiphol al met full freighters, en sinds mei 2013 heeft Etihad ook een passagiers lijndienst geopend in nauwe samenwerking met KLM. Dit soort samenwerkingsverbanden versterken de mondiale verwevenheid van verschillende netwerken en leiden tot nieuwe groei-impulsen. Etihad is overigens niet de enige airline waarmee de samenwerking in 2013 op Schiphol verder is aangehaald; zo is KLM sinds juni 2013 ook met Pegasus een samenwerkingsverband aangegaan.

Vliegtuigbewegingen

Het aantal vliegtuigbewegingen groeit de laatste jaren aanmerkelijk minder hard dan het aantal passagiers dankzij steeds grotere en vollere vliegtuigen. In 2013 steeg het aantal vliegtuigbewegingen marginaal: nam het aantal in 2012 toe van 420.249 naar 423.407, in 2013 kwamen we uit op 425.565 (+0,5%).

Het aantal bewegingen met passagierstoestellen groeide met 0,5% van 407.864 naar 409.942. Het totaal aantal aangeboden stoelen steeg met 1,6% iets harder, tot 64,3 miljoen.

Het aantal vliegtuigbewegingen door vrachttoestellen nam in 2013 eveneens toe met 0,5% (-2,4% in 2012) en kwam uit op 15.623. Het gemiddeld maximale startgewicht van een vrachttoestel steeg van 324,2 ton in 2012 naar 331,1 ton in 2013. Er werden gemiddeld grotere toestellen ingezet.

Economisch herstel stimuleert vrachtvervoer

Het mondiale vrachtvervoer vertoonde in de loop van 2013 weer tekenen van herstel, wat ook zichtbaar werd op Schiphol. Met name vanaf augustus zat het vrachtvervoer weer in de lift. Het vrachtvolume nam toe met 3,2% (-2,6% in 2012) en kwam uit op een totaalvolume van 1,5 miljoen ton.

Het vervoer met full freighters, toestellen met uitsluitend vracht, nam toe met 5,9% (-0,9% in 2012), van 874.700 ton in 2012 naar 926.000 ton in 2013. De vracht in toestellen die zowel passagiers als vracht vervoeren, kromp in 2013 met 0,6% (-5,1% in 2012), van 608.800 ton naar 605.000 ton.

Ontwikkelingen per continent

Het vrachtvervoer van en naar Azië steeg in absolute zin het hardst, van 561.000 ton naar 601.000 ton. Dat is een plus van 7,2%, tegen een daling van 7,9% in 2012. De stijging is onder andere toe te schrijven aan de groeiende vraag vanuit Europa naar Aziatische goederen. Van en naar Noord-Amerika, de tweede grootste regio voor vracht, slonk het volume met 2,4%, van 261.000 ton naar 255.000 ton. De krimp is daarmee wel aanmerkelijk kleiner dan in 2012 (-7,9%). Ook het vrachtvervoer van en naar Midden- en Zuid-Amerika is afgenomen. Het volume daalde met 1,4% naar 171.000 ton. Het vrachtvolume van en naar Afrika liep terug met 4,7% naar 169.000 ton. Van en naar het Midden-Oosten steeg het vrachtvervoer relatief het hardst met 15,1% (+26.000 ton). Binnen Europa daalde het vrachtvervoer met 1,1% naar 137.000 ton.

Nieuwe cargocarriers en vrachtbestemmingen

Het aantal unieke full freighter-bestemmingen, waarop uitsluitend vracht wordt vervoerd, steeg met twee, van 24 naar 26. Nieuwe full freighter-bestemmingen in 2013 zijn Zaragoza (Spanje) en Caracas (Venezuela).

Vliegtuigbewegingen 2013

Positie 2013	Positie 2012	Luchtvaartmaatschappij	**Totaal**	Vergeleken met 2012 in %
1	(1)	KLM	**215.670**	0,9
2	(2)	transavia.com	**27.462**	1,7
3	(3)	easyJet	**25.076**	– 2,3
4	(4)	Air France	**13.517**	– 7,1
5	(5)	Delta Air Lines	**11.353**	3,4
6	(6)	British Airways	**10.552**	– 3,6
7	(7)	Lufthansa	**10.234**	– 5,7
8	(8)	ArkeFly	**8.482**	7,6
9	(13)	Flybe	**5.660**	57,5
10	(10)	Aer Lingus	**4.998**	– 1,6
11	(11)	SAS	**4.885**	– 2,1
12	(9)	Alitalia	**4.722**	– 23,7
13	(12)	Vueling	**4.559**	– 7,2
14	(15)	Turkish Airlines	**3.690**	26,7
15	(14)	Martinair	**3.090**	– 12,0
16	(16)	Swiss	**2.900**	– 0,1
17	(17)	United Airlines	**2.750**	– 0,9
18	(18)	Austrian Airlines	**2.700**	– 0,3
19	(19)	TAP Portugal	**2.684**	3,7
20	(21)	Corendon Dutch Airlines	**2.576**	27,0
21	(20)	China Southern	**2.528**	6,7
22	(30)	Pegasus	**2.077**	39,0
23	(22)	Corendon	**1.961**	– 2,8
24	(23)	LOT Polish Airlines	**1.866**	1,9
25	(27)	Norwegian	**1.860**	8,8
26	(26)	Royal Air Maroc	**1.620**	– 5,3
27	(37)	Emirates	**1.526**	16,3
28	(33)	Estonian Air	**1.493**	7,6
29	(35)	Air Europa	**1.458**	7,3
30	(31)	Aeroflot	**1.457**	0,2
Overige luchtvaartmaatschappijen			**40.159**	**0,6**
Totaal			**425.565**	**0,5**

Van de 99 airlines die lijndiensten onderhouden op Schiphol, zijn er 19 die zich enkel op het vrachtvervoer toeleggen. Daarnaast zijn er acht airlines die zowel met een full freighter als met passagiers toestellen actief zijn op Schiphol. Nieuwkomer in 2013 is full freighter-airline Yangtze River Express uit China.

Concurrentiepositie

Marktaandeel passagiers

Amsterdam Airport Schiphol kende na Istanbul de hoogste relatieve groei in de toptien Europese hubs. Schiphol handhaafde zich in 2013 als vierde passagiersluchthaven van Europa, na koploper Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt. Istanbul kende met een stijging van 13% weliswaar de hoogste groei, maar bleef met 51 miljoen passagiers net achter Schiphol op de vijfde plaats. Gegeven de huidige groei op Istanbul is het overigens aannemelijk dat Istanbul Schiphol in 2014 voorbijstreeft in passagiersvolume. Het marktaandeel van Schiphol is in 2013 licht gestegen ten opzichte van vorig jaar: van 10,7% naar 10,8%.

Marktaandeel vracht

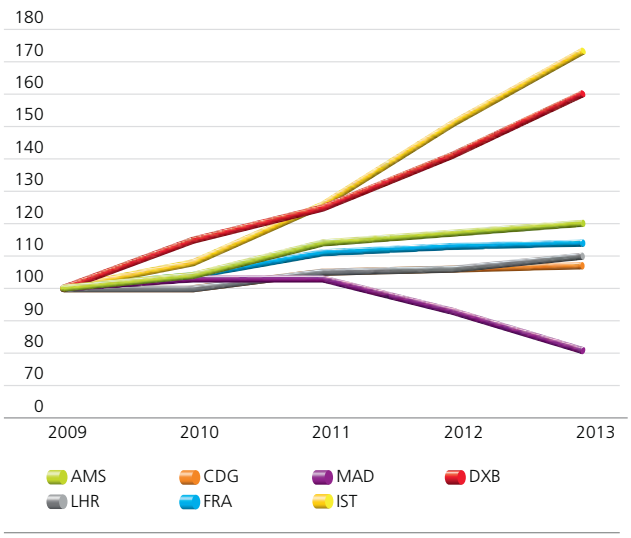
Amsterdam Airport Schiphol staat op de derde plaats binnen de toptien van Europese luchthavens voor vracht. Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle nemen plaats één en twee in. Londen Heathrow, waar het vrachtvolume in 2013 daalde, blijft evenals voorgaande jaren staan op de vierde positie. Het marktaandeel van Schiphol binnen de toptien Europese luchthavens voor vracht is gestegen van 13,9% tot 14,6%.

Ontwikkeling over meerdere jaren

Sinds 2009 was er, met uitzondering van Madrid, elk jaar groei te zien bij de belangrijkste Europese luchthavens. Deze luchthaven lijdt sinds 2011 zwaar onder de economische crisis in Europa.

Istanbul is de snelst groeiende Europese luchthaven en passeerde in 2013 de grens van 50 miljoen passagiers. Kijken we iets verder over de Europese grens naar de luchthaven Dubai (DXB), dan wordt duidelijk dat deze een groei heeft die vergelijkbaar is met die van Istanbul. In 2013 werden op Istanbul 73% meer passagiers vervoerd dan in 2009; bijna 25 miljoen passagiers meer. De reden voor de snelle groei van Istanbul en Dubai is dat hun homecarriers significante vloot- en route-uitbreidingen hebben gerealiseerd. Van de belangrijkste West-Europese hubs heeft Schiphol de afgelopen jaren de grootste groei beleefd. In 2013 werden op Schiphol ruim 20% meer passagiers vervoerd in vergelijking met 2009 (+9 miljoen passagiers).

Ontwikkeling passagiersvolume concurrerende luchthavens sinds 2009



Passagiersvervoer (excl. transitopassagiers)*
x 1.000

			2013	Vergeleken met 2012 in %
1	Londen Heathrow	LHR	72.333	+ 3,4%
2	Parijs Charles de Gaulle	CDG	61.985	+ 0,8%
3	Frankfurt	FRA	57.896	+ 1,1%
4	**Amsterdam**	**AMS**	**52.528**	**+ 3,0%**
5	Istanbul	IST	51.385	+ 14,2%
6	Madrid	MAD	39.664	– 12,1%
7	München	MUC	38.533	+ 0,9%
8	Rome Fiumicino	FCO	35.938	– 2,2%
9	London Gatwick	LGW	35.433	+ 3,6%
10	Barcelona	BCN	35.175	+ 0,2%

*) Toptien luchthavens in Europa in aantallen passagiers

Vrachtvervoer*
x 1.000 tonnen

			2013	Vergeleken met 2012 in %
1	Frankfurt	FRA	2.016	+ 1,5%
2	Parijs Charles de Gaulle	CDG	1.877	– 3,7%
3	**Amsterdam**	**AMS**	**1.531**	**+ 3,2%**
4	Londen Heathrow	LHR	1.423	– 2,8%
5	Leipzig	LEJ	886	+ 2,6%
6	Cologne	CGN	717	– 1,8%
7	Luxemburg	LUX	674	+ 9,5%
8	Luik	IST	619	+ 15,0%
9	Istanbul	LGG	561	– 2,7%
10	Brussel	BRU	422	– 8,1%

*) Toptien luchthavens in Europa in vrachtvolume

Vliegtuigbewegingen*
x 1.000

			2013	Vergeleken met 2012 in %
1	Parijs Charles de Gaulle	CDG	472	– 3,9%
2	Londen Heathrow	LHR	470	– 0,4%
3	Frankfurt	FRA	466	– 2,0%
4	**Amsterdam**	**AMS**	**426**	**+ 0,5%**
5	Istanbul	IST	385	+ 12,0%
6	München	MUC	362	– 4,0%
7	Madrid	MAD	333	– 10,8%
8	Rome Fiumicino	FCO	298	– 3,7%
9	Barcelona	BCN	276	– 4,7%
10	Zurich	ZRH	247	– 2,1%

*) Toptien luchthavens in Europa in aantallen vliegtuigbewegingen

Schiphol & Judith Weijer

Teamleader Ticket Sales & Service Recovery KLM

"Schiphol is onze thuisbasis en belangrijkste transferhub. 70% van onze passagiers stapt hier over op KLM's wereldwijde netwerk van verbindingen. Samen met Schiphol willen wij het onze passagiers zo comfortabel mogelijk maken. Selfservicetransfer en onze selfservice check-in, maar ook de bagage drop-off zijn voorbeelden van voorzieningen op de luchthaven die ervoor zorgen dat onze klanten snel, gemakkelijk en zonder rompslomp van A naar B reizen. En als het nodig is, bieden we tevens persoonlijke assistentie. We doen er alles aan om onze passagiers een optimale reisbeleving te bieden."

Bereikbaarheid

Top Connectivity omvat, naast een optimale bereikbaarheid via de lucht, ook de bereikbaarheid aan landzijde. De bereikbaarheid van de luchthaven is voor de reiziger, na het netwerk van bestemmingen en frequenties en de prijs van het ticket, het belangrijkste criterium om voor een luchthaven te kiezen. Ook voor bedrijven, leveranciers en werknemers is bereikbaarheid cruciaal. Een van onze langetermijndoelstellingen is daarom het verder verbeteren van een uitgebreid, betrouwbaar en toegankelijk landzijdig netwerk van multimodale verbindingen. Deze maken van de luchthaven een aantrekkelijke werk- en vestigingslocatie. In 2013 zijn we hieraan blijven bouwen. In 2012 stonden we op de zesde plaats in de toonaangevende Airport Service Quality benchmark van ACI Europe. In de tussenstand van medio 2013 zijn we gestegen naar de derde plaats.

Wegverkeer

Rond Schiphol is een aantal verbeteringen voor het wegverkeer gerealiseerd. Bij Schiphol-Oost is de vernieuwde Fokkerweg opgeleverd met een directe aansluiting op de A9. De bereikbaarheid van Schiphol-Oost, Schiphol-Zuidoost en Schiphol Rijk is verbeterd doordat ten zuiden van Schiphol de verplaatsing van de N201 met aansluitingen op de A4 is gerealiseerd.

Ten oosten van Schiphol zijn de werkzaamheden aan de A1 en A6 begonnen. Het doel hiervan is de bereikbaarheid tussen Schiphol, Amsterdam en Almere te verbeteren. Eind november is begonnen met de omlegging van de A9 langs Badhoevedorp. Vanaf 2018 loopt de A9 tussen knooppunt Raasdorp en knooppunt Badhoevedorp niet langer meer dwars door Badhoevedorp maar ten zuiden ervan. Hierdoor verbeteren de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in Badhoevedorp evenals de doorstroming op de A9. De nieuwe A9 is ontwikkeld met en gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Amsterdam, Stadsregio Amsterdam en Schiphol. De bijdrage van Schiphol bedraagt 30 miljoen euro.

De bereikbaarheid van Schiphol vanuit het noorden is verbeterd doordat in 2013 de aansluiting van de A5 direct na de Coentunnel is geopend. Verkeer richting en vanuit Den Haag rijdt niet meer via de A4 en daarmee langs Schiphol. Er zijn nog wel knelpunten bij de A7 en de A8, veroorzaakt door het onderhoud aan de Coentunnel. Als het onderhoud aan de Coentunnel gereed is, dan zal ook de bereikbaarheid vanuit het noorden veel beter moeten zijn.

Openbaar vervoer

In 2013 is het aantal directe internationale treinverbindingen afgenomen. Met het uit bedrijf nemen van de Fyra rijdt alleen nog de Thalys naar Brussel en Parijs. Ook de directe verbinding met Berlijn is weggevallen door het besluit van NS om Amsterdam CS als eindstation te gebruiken.

We zijn een samenwerkingsprogramma begonnen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en NS om de bereikbaarheid van Schiphol met het openbaar vervoer te verbeteren. Er zijn regelmatig verstoringen geweest in het treinverkeer op en rond Schiphol. ProRail heeft inmiddels samen met NS maatregelen genomen om het aantal (onterechte) brandmeldingen te verminderen; zo wordt de Schipholtunnel vaker geveegd en zijn de rij-instructies voor machinisten aangepast. Ondanks deze maatregelen komen verstoringen toch nog regelmatig voor, waardoor hinder voor treinreizigers ontstaat. Daarnaast wordt het nachtnet sinds december 2013 ernstig verstoord door onderhoudswerkzaamheden. Gemiddeld drie nachten per week wordt de dienst tussen Amsterdam en Schiphol uitgevoerd met bussen in plaats van met treinen.

De invoering van de OV-Chipkaart is in 2013 afgerond. Het station Schiphol heeft nu aanzienlijk meer in- en uitcheckpaaltjes. Na de uitbreiding van het aantal treinkaartjesautomaten in 2012 is in 2013 de software verbeterd. Er zijn nu meer succesvolle transacties bij de automaten waardoor minder mensen kaartjes kopen bij de loketten. De tevredenheid van de reizigers over de mogelijkheden tot kaartaankoop is met 7% toegenomen.

Begonnen is met de bouw van het OV-knooppunt Schiphol-Noord. Dit knooppunt zal bestaan uit een (snel)busstation en infrastructuur voor het bijbehorende wegennet, wat het hoogwaardig OV-netwerk op Schiphol zal versterken.

De tevredenheid van reizigers over het aantal treinverbindingen met Schiphol is met 89% nagenoeg gelijk gebleven (2012: 88%). Ook zijn treinreizigers nog steeds positief (88%) over het op tijd voor de vlucht aankomen op

Vervoerskeuze reizigers (in %)	2013	**2012**
Openbaar vervoer	**39,2**	38,2
Weggebracht per auto	**26,6**	28,0
Auto geparkeerd	**13,0**	13,1
Taxi	**10,0**	9,9
Collectief vervoer	**7,9**	7,7
Overig	**3,3**	3,1

Schiphol (2012: 87%). Het gebruik van de lijnbus is toegenomen. Deze stijgende trend is al een aantal jaren zichtbaar en is toe te rekenen aan het succes van meer R-Net snelbussen, en toenemend gebruik van een directe buslijn naar het centrum van Amsterdam.

Vervoerskeuze

We stimuleren reizigers gebruik te maken van het openbaar vervoer en het eigen vervoer; we ontmoedigen het wegbrengen en ophalen van reizigers met de auto. We moedigen ook Schipholwerkers aan het openbaar vervoer te gebruiken. Door het nieuwe werken wordt minder gereisd; steeds meer medewerkers werken één of enkele dagen per week vanuit huis.

Het aandeel reizigers dat per openbaar vervoer naar Schiphol komt, is in 2013 iets gestegen; ruim 39% van de passagiers reisde naar Schiphol per trein of bus.

Regionale luchthavens en internationale activiteiten

Regionale luchthavens

Onze regionale luchthavens ontwikkelden zich positief. Het aantal passagiers op Eindhoven Airport steeg met 14% van 3,0 miljoen in 2013 naar 3,4 miljoen in 2013. Het aantal bestemmingen vanaf Eindhoven Airport steeg van 45 naar 53. Ook Rotterdam The Hague Airport vertoonde groei in het aantal passagiers: van 1,3 miljoen naar 1,6 miljoen; het aantal bestemmingen bleef gelijk met 40.

De afspraken die zijn gemaakt aan de Tafel van Alders over de groei van de Mainport Schiphol hebben invloed op de ontwikkeling van Eindhoven Airport en Lelystad Airport. Deze luchthavens gaan een deel van het vliegverkeer opvangen dat niet-mainportgebonden is.

In juni is op Eindhoven Airport de uitbreiding van het terminalgebouw in gebruik genomen en is het nieuwe airporthotel opgeleverd. Daarnaast is zowel transavia.com als Ryanair een base begonnen op Eindhoven Airport, respectievelijk met drie vliegtuigen en met één vliegtuig.

Op Lelystad Airport zijn we in 2013 begonnen met een onderzoek naar de toekomstige ontwikkeling van deze luchthaven in samenhang met de groei van de Mainport Schiphol. Om in de toekomst commercieel vliegverkeer te kunnen accommoderen, moet de landingsbaan worden verlengd, luchtverkeersleiding aanwezig zijn en vliegroutes worden vastgesteld. In 2013 is hiertoe een MER-procedure gestart die naar verwachting in 2014 zal worden afgerond. In 2014 wordt ook de business case gepresenteerd.

Rotterdam The Hague Airport ontwikkelt zich meer en meer als zakelijke luchthaven met een verbinding naar verschillende industriële centra in Europa.

Internationale activiteiten

Onze internationale focus is vooral gericht op het versterken van de Mainport Schiphol en Schiphol Group als onderneming. Door onze internationale activiteiten kunnen we ook kennis delen en doen we ervaring op met andere businessmodellen, processen en omstandigheden. Onze internationale participaties dragen in belangrijke mate bij aan het resultaat van Schiphol Group.

Aéroports de Paris

In 2013 bereikte Aéroports de Paris (ADP) een belangrijke mijlpaal door voor het eerst in haar bestaan meer dan 90 miljoen passagiers te vervoeren via de luchthavens Parijs Charles de Gaulle en Parijs Orly. De Parijse luchthavens hebben in de afgelopen jaren geïnvesteerd in uitbreiding van capaciteit en verbetering van kwaliteit. Hierdoor zijn de kwaliteitsperceptie en de commerciële resultaten, onder andere uit de duty-freewinkels, verder verbeterd. Mede dankzij haar internationale activiteiten laat ADP een robuuste groei zien in verkeersvolume en omzet. Schiphol heeft een belang van 8% in ADP, waardoor de resultaten van deze partner in belangrijke mate bijdragen aan het resultaat van Schiphol.

In de HubLink-samenwerking tussen Schiphol Group en ADP is vooral ingezet op gezamenlijke inkoop en innovatie. Schiphol en de Parijse luchthavens hebben gezamenlijk een contract afgesloten voor de aanschaf van bebording in het landingsterrein en roltrappen en -paden. Op het gebied van innovatie ontwikkelen wij samen pilots om de informatievoorziening aan passagiers te verbeteren en de betalingssystemen te vernieuwen. Daarnaast maken we op veel gebieden en allerlei niveaus gebruik van elkaars kennis. Zo is in een consortium met twee Braziliaanse partners nauw samengewerkt aan het bod op de internationale luchthaven van Rio de Janeiro.

Terminal 4 op JFK International Airport

De uitbreiding van Terminal 4 op John F. Kennedy International Airport in New York, die we samen met Delta Air Lines hebben gerealiseerd, is afgerond. Op 24 mei 2013 zijn negen nieuwe internationale gates en extra faciliteiten voor bagage, douane en grensbewaking in gebruik genomen. De uitbreiding heeft direct resultaat: het aantal reizigers via Terminal 4 is in 2013 gestegen met 36,1%. Tevens zijn in 2013 de voorbereidingen begonnen voor de bouw van nieuwe gates voor het afhandelen van binnenlandse vluchten.

Brisbane Airport

Brisbane Airport, waarin Schiphol Group een 18,7%-belang heeft, zet de ontwikkeling tot AirportCity door en kon in 2013 weer meer passagiers verwelkomen (+1,4%). Brisbane Airport heeft dit jaar besloten te starten met de aanleg van een nieuwe parallelle start- en landingsbaan. Er kan nu worden begonnen met het baggeren en droogleggen van de locatie waar de baan komt te liggen. Brisbane Airport heeft in 2013 wederom goede resultaten geboekt, waardoor deze participatie ook substantieel bijdraagt aan Schiphol Group's resultaat.

Incheon

In de samenwerking met Incheon Airport ligt het accent op kennisuitwisseling op het gebied van bagagesystemen, digitale vrachtstromen en de wensen van Aziatische klanten. Een aantal medewerkers nam deel aan een uitwisseling en heeft gewerkt bij de partnerluchthaven. Incheon Airport blijft zich sterk ontwikkelen met een forse groei in het aantal passagiers. De luchthaven is in de afgelopen jaren herhaaldelijk gekozen tot beste van de wereld.

Excellent Visit Value

Schiphol Group heeft zich ten doel gesteld klanten een goede prijs-kwaliteitverhouding te bieden. Daarmee willen we de concurrentiepositie van de Mainport Schiphol behouden en verder versterken. We houden de havengeldtarieven op concurrerend niveau, we bieden reizigers, bezoekers en bedrijven een steeds breder aanbod aan winkels en diensten. We blijven investeren in het verhogen van het reiscomfort en bieden aantrekkelijke en inspirerende faciliteiten. In de komende jaren zullen we ons best doen de overlast van alle bouwwerkzaamheden voor reizigers en luchtvaartmaatschappijen te beperken om hoge waarderingscijfers te behouden.

Transfer

42%

Bagage IR rate

1,7%

Bestedingen

€15,89
per passagier

Aantrekkelijke en inspirerende faciliteiten

Schiphol streeft ernaar reizigers een kwalitatief hoog aanbod aan voorzieningen en faciliteiten te bieden op het gebied van winkels, horeca, parkeren, entertainment en services. Dit alles tegen een concurrerende prijs. In onze Retailvisie staan het bieden van gemaksconcepten, beleving en een gevarieerd aanbod centraal. Reizigers willen we verrassen met unieke winkelconcepten en merkwinkels.

Tot de bijzondere ambiance die we voor de reiziger creëren, behoren zeker onze aantrekkelijk en comfortabel ingerichte lounges, beleving en entertainment. Zo zijn er het Rijksmuseum Amsterdam Schiphol, met Hollandse kunst uit onder meer de Gouden Eeuw, en de Airport Library, met (vertaalde) Nederlandse literatuur. Verder zijn er faciliteiten voor baby's en kinderen, wellness voor volwassenen, en een Airport Park waar reizigers in een groene omgeving, binnen en buiten, kunnen wachten op hun vlucht.

Airside

In 2013 hebben we een belangrijk deel van de winkels en horeca in Lounge 1 verhuisd en verbouwd om de uitbreiding van het securityfilter in Vertrek 1 mogelijk te maken. Verder stond het jaar in het teken van de voorbereiding van de verbouwing van Lounge 2, die in 2014 zal beginnen.

Ondanks de economische crisis en een laag consumentenvertrouwen blijven passagiers aankopen doen tijdens hun verblijf op Schiphol. Bij de horecagelegenheden is de gemiddelde besteding met 1,4% gestegen naar 3,88 euro. De besteding in de retail is in 2013 gedaald met 4,8% naar 15,89 euro per passagier. Met name Nederlanders besteden minder in de 73 winkels met een totaal oppervlak van 12.000m^2, maar ook de bestedingen door reizigers met andere nationaliteiten waren iets lager.

We blijven investeren in kwaliteit en vernieuwing. Zo is op de D-pier de Harvest Market geopend, een horecagelegenheid met verse en lokale producten.

Plaza

Schiphol Plaza, het winkelgebied voor de paspoortcontrole met 38 winkels en een totaal oppervlak van 5.300m², kreeg in 2013 een vestiging van CupcakesChic en een Ajax Fanshop. Verder hebben Capi en Aviflora hun locaties heringericht.

Ook bij de horecagelegenheden staan vernieuwingen op stapel: La Place gaat de plaats innemen van Délifrance. Bij deze verbouwing wordt ook een viswinkel toegevoegd en wordt de HEMA Food uitgebreid en vernieuwd. Bij Aankomst 1 is met de Hello Goodbye Bar een nieuw concept geïntroduceerd: een etablissement in huiskamersfeer.

In 2013 heeft de gemeente Haarlemmermeer een loket geopend, waar Nederlanders die in het buitenland wonen en inwoners van de gemeente Haarlemmermeer terecht kunnen voor burgerzaken, zoals het aanvragen van een nieuw paspoort.

Parkeerfaciliteiten

In 2013 hebben we de upgrade afgerond van parkeergarage P1, een van de garages dicht bij de terminal. P1 is lichter, kleurrijker en klantvriendelijker geworden. Een dynamisch verwijssysteem zorgt ervoor dat eenvoudig en direct is te zien waar nog een vrije parkeerplaats is en minder overbodige rondjes worden gereden. Ook hebben we in de vakantieperiode Holiday Valet Parking geïntroduceerd. Het is een extra parkeerservice die vakantiegangers de keuze biedt hun auto op minimale loopafstanden van de terminal op Schiphol achter te laten. Het totaal aantal parkeerplaatsen is ruim 36.000.

Schiphol digitaal

Schiphol is ook steeds nadrukkelijker online aanwezig. We spelen in op de wensen van de reiziger, bijvoorbeeld door de mogelijkheden van social media voortdurend te vernieuwen en uit te breiden. Voor wie vrienden of familie niet persoonlijk kan uitzwaaien, bieden we die mogelijkheid op Facebook. Social media zijn een onlosmakelijk onderdeel geworden van onze contacten met reizigers en bezoekers.

Schiphol.nl

De online reserveringsmodule van Schiphol Parking is vernieuwd en de website is eenvoudig te raadplegen op alle soorten tablets. Bezoekers kunnen nu nog gemakkelijker een keuze maken uit de verschillende parkeerproducten afgestemd op hun reisduur en reisdoel.

Schiphol-app

De gratis Schiphol-app van Amsterdam Airport Schiphol is sinds de lancering in 2010 ruim één miljoen keer gedownload. De app biedt actuele vluchtinformatie over aankomende en vertrekkende vluchten, en informatie over alle faciliteiten en winkels op de luchthaven. Ook kunnen reizigers via de app een parkeerplaats of taxi reserveren.

Afgelopen jaar is de app verder verbeterd. Ze heeft een nieuwe 'look & feel' en is nog eenvoudiger in gebruik. Gebruikers kunnen een eigen account aanmaken en vluchten selecteren waarover zij willen worden geïnformeerd. Ook is het mogelijk vluchtgegevens te delen via Facebook, Twitter, sms en e-mail. Nieuw zijn ook de plattegronden van de parkeerplaatsen op de luchthaven.

Social media

Social media zetten we in om reizigers te informeren, te inspireren én om vragen over Schiphol te beantwoorden. Ook spelen social media een steeds grotere rol bij marketingcampagnes. We maken continu en op een evenwichtige wijze gebruik van onder meer Facebook en Twitter en bouwen zo aan een langdurige relatie met onze reizigers. Met relevante content en succesvolle campagnes hebben we ons bereik flink weten te vergroten. We hebben inmiddels meer dan 240.000 likes op Facebook en 20.000 volgers op Twitter.

Schiphol & Jan Willem Hilbron

General Manager HMSHost Schiphol Airport

"HMSHost is als ondernemende en innovatieve horecaonderneming al jarenlang actief op Schiphol. We doen dit in nauwe samenwerking met de luchthaven. Vernieuwen en verduurzamen zit in ons DNA. De horecaconcepten in onze portfolio zijn internationaal en Hollands georiënteerd. We bieden bezoekers onder meer Fair Trade-koffie en -chocola en werken met lokale en regionale biologische producten. We verbinden reiscomfort en duurzaamheid in onze horecaconcepten. In ons personeelsbeleid stimuleren we interne mobiliteit, zodat onze medewerkers op Schiphol verder kunnen groeien. Daarnaast leggen we in 2014 de lat weer hoger waar het gaat om het bieden van gastvrijheid en beleving. Het is inspirerend om dit te kunnen doen op een internationale locatie, die altijd in beweging is."

Reiscomfort

Ons doel is om reizigers een prettig en comfortabel verblijf op Schiphol te bieden. Voor luchtvaartmaatschappijen werken we aan soepele passagiersprocessen. Het uitgangspunt is dat reizigers ons blijven verkiezen als voorkeursluchthaven voor vertrek en overstap.

Ultramodern bagagesysteem

Een van de onderdelen die het reizen per vliegtuig comfortabel maken, is een soepele afhandeling van bagage. Schiphol loopt voorop met het ultramoderne bagagesysteem 70MB, dat in 2013 volledig in gebruik is genomen. Schiphol heeft dit programma in nauwe samenwerking met KLM geïnitieerd en uitgevoerd. De investering hiervoor bedroeg ongeveer 800 miljoen euro. De efficiency van de bagage afhandeling is aanzienlijk vooruitgegaan en draagt positief bij aan de arbeidsomstandigheden. Het 70MB-programma verbetert de service aan de reiziger: de IR-rate (het percentage koffers dat niet gelijktijdig met de passagier op zijn bestemming is aangekomen) is hiermee de laatste jaren omlaag gegaan.

Het percentage vertraagde koffers zou ook in 2013 verder zijn gedaald als we de storing in het systeem op 3 mei niet meerekenen. Na nachtelijke testwerkzaamheden faalde op deze dag de automatische routering van de bagage. Het herstel vergde enige tijd. Veel passagiers hebben hier tot onze spijt last van gehad. Ook voor de betrokken airlines was dit een bijzonder vervelende situatie. Uiteraard hebben wij alle noodzakelijke maatregelen genomen om dergelijke verstoringen en overlast voor passagiers en airlines in de toekomst te voorkomen. De IR rate voor 2013 is ten opzichte van 2012 licht gestegen van 1,5% naar 1,7%. Dit cijfer betekent dat 17 koffers op 1.000 vertrekkende passagiers niet gelijktijdig aankwamen en moesten worden nagezonden.

Grenspassage vergemakkelijken

No-Q

Het gebruik van de automatische grenspassage No-Q, die in 2012 in samenwerking met de overheid op Schiphol is ingevoerd, is in 2013 gestaag gegroeid. Dit jaar maakten meer dan een miljoen reizigers gebruik van het systeem waarbij de controle van het paspoort volledig automatisch gaat, door onder meer gezichtsherkenning. Dankzij No-Q wordt de doorstroomsnelheid bij de paspoortcontrole vergroot. Naar verwachting zal het gebruik van deze innovatieve grenspassage in de komende jaren verder stijgen.

Liquids, Aerosols and gels

Op 31 januari 2014 wordt nieuwe EU-regelgeving met betrekking tot vloeistoffen van kracht, waarbij overstappende passagiers artikelen met vloeistoffen, die ze op de luchthaven van vertrek hebben gekocht, weer mee mogen nemen op hun vervolgvlucht vanaf Schiphol, mits ze deze laten controleren op Schiphol. We hebben verschillende centrale controlepunten in de terminal ingericht waar de passagiers deze vloeistoffen kunnen laten controleren.

Recorddrukte in de zomer

Schiphol heeft in de maanden juni tot en met september een recordaantal reizigers verwelkomd. De operatie is daarbij de meeste tijd soepel verlopen. Dat is te danken aan een goede samenwerking met onze partners, de inzet van onze eigen (kantoor)medewerkers, de uitbreiding van het niet-Schengen/Schengenfilter en de verplaatsing van het Tax Refund-kantoor naar Vertrekhal 3. Ook door extra aandacht voor de personeelsbezetting bij securityfilters, de Koninklijke Marechaussee en het floormanagement verliepen de passagiersprocessen soepel.

Piekcapaciteit optimaal benutten

Amsterdam Airport Schiphol heeft een grote capaciteit door haar stelsel van start- en landingsbanen. De terminal is zo ontworpen dat deze op piekmomenten genoeg ruimte biedt aan grote aantallen reizigers en voldoende verwerkingscapaciteit heeft voor hun bagage. Dit zijn de momenten waarop de intercontinentale vluchten binnenkomen en reizigers overstappen. Vooral in de vroege ochtend en aan het eind van de middag is het spitsuur op Schiphol en gaan we slim om met de beschikbare ruimte voor grenspassage. Voorzieningen die het passagiersproces versnellen zijn selfservice check-in, selfservice bagage drop-off, selfservice transferkiosken en de automatische grenscontrole No-Q. Tijdens drukke dagen is er desalniettemin minder flexibiliteit om verstoringen door weersomstandigheden, annuleringen of vertragingen op te vangen. Daarom vragen we tijdens vakantieperiodes ons eigen (kantoor)personeel om in te springen in de terminal om reizigers te helpen. Elk jaar stellen we samen met de verschillende operationele afdelingen, KLM Ground Services en Schiphol Airline Operators Committee (SAOC) een speciaal plan op waarin staat welke acute maatregelen moeten worden genomen bij operationele verstoringen. Al deze maatregelen en voorzieningen dragen bij aan een optimale benutting van de capaciteit, meer operationele efficiency bij alle partijen die bij het dagelijkse proces zijn betrokken en natuurlijk aan meer comfort voor de reiziger.

Schiphol & Sylvana van der Vaart

Opperwachtmeester, brigade Grensbewaking, Koninklijke Marechaussee

"Als Koninklijke Marechaussee vinden wij dat veiligheid geen grenzen kent. Ons thema voor 2014 is dan ook dat we staan voor 'grenzeloze veiligheid'. Maar op Schiphol hebben we letterlijk te maken met de landsgrens, voor vertrekkende en aankomende passagiers. Samen met de luchthaven en de airlines willen we de paspoortcontrole zo snel en comfortabel mogelijk laten zijn. No-Q, de automatische grenspassage, is een faciliteit waar we trots op mogen zijn. Een voorbeeld van samenwerking en innovatie. Schiphol is voor mij een bijzondere werkplek: geen dag is hetzelfde, geen reiziger is gelijk."

Tijdens de verbouwing

Overlast beperken

De komende jaren staat Schiphol voor een extra uitdaging: we willen dat de reizigers, bezoekers en andere gebruikers van Schiphol zo min mogelijk hinder ondervinden van de ingrijpende verbouwingsoperatie. Daarvoor moeten we de werkzaamheden zo efficient mogelijk laten plaatsvinden en de effecten nauwlettend volgen. Waar nodig nemen wij aanvullende maatregelen om de overlast te beperken.

In het hart van het passagiersproces, in Vertrekhal 1, is begonnen met de uitbreiding en vernieuwing van het securityfilter. Om dit mogelijk te maken moet eerst Lounge 1 deels worden verbouwd.

De bouwactiviteiten veroorzaken de komende jaren tijdelijke uitval van gates en vliegtuigopstelplaatsen. Daarnaast zal de verwachte groei in het vliegverkeer juist méér afhandelingscapaciteit gaan vragen, waardoor de druk op bestaande vliegtuigopstelplaatsen toeneemt. We zullen vaker open platforms nodig hebben voor vliegtuigparkeerplaatsen zonder aansluiting aan een pier of gate.

In 2014 zal in het noordwestgebied (ten oosten van de Zwanenburgbaan) een relatief eenvoudig platformgebied worden ingericht voor vijf wide-body vliegtuigen. Dit platform zal alleen dienen als parkeerplaats voor vliegtuigen. Hiermee kunnen we eenzelfde aantal vliegtuigopstelplaatsen in het centrumgebied benutten voor afhandeling. In een latere fase kan het nieuwe platform worden uitgebreid met de-icing faciliteiten.

Waardering

Reizigers opnieuw zeer tevreden

Het algemene oordeel over het vertrek- en/of aankomstproces op Schiphol was in 2013 opnieuw bijzonder hoog. Van aankomende reizigers geeft 95% Schiphol de waardering goed of uitstekend. Bij de vertrekkende reizigers is dit zelfs verder gestegen naar 96% (in 2012: 95% voor zowel aankomende als vertrekkende reizigers). Dat is de hoogste score in jaren. De Net Promoter Score, een graadmeter voor klanttevredenheid en loyaliteit, is in 2013 gestegen van 27 naar 29. De mooie cijfers zijn onder meer te danken aan de verkorting van de wachttijden en de vriendelijkheid van de luchthavenmedewerkers.

De perceptie bij de reizigers van de retail in het gebied achter de paspoortcontrole is gelijk gebleven: 60% vindt de verhouding prijs-kwaliteit in de retail goed of uitstekend. Bij de horeca in dit gebied is de waardering gestegen, 40% waardeert de horeca als goed of uitstekend (was 38%). De totale waardering voor Schiphol Plaza is onveranderd hoog: 90% van de reizigers/bezoekers geeft het oordeel goed of uitstekend.

Schiphol 'beste luchthaven van Europa'

Schiphol heeft in 2013 opnieuw verschillende erkenningen gekregen voor de kwaliteit van de luchthaven en de dienstverlening.

Reizigers

Voor de tweede maal is Amsterdam Airport Schiphol in het toonaangevende onderzoek van SKYTRAX verkozen tot de beste luchthaven van Europa. Op de wereldranglijst zijn we gestegen van plaats vier naar drie, na Incheon International Airport en Singapore Changi Airport. Deze onderscheiding reflecteert de mening van twaalf miljoen reizigers. Wij zien dit als een bijzondere blijk van waardering voor al onze partners op Schiphol.

Voor het 24ste jaar hebben Britse zakenreizigers Schiphol gekozen tot winnaar van de Business Traveller Award in de categorie Best Airport in Europe. Brancheorganisatie ACI Europe heeft Schiphol voor de vierde keer uitgeroepen tot beste luchthaven.

Online

Schiphol is onderscheiden met de SimpliFlying Award als de beste luchthaven ter wereld in het gebruik van social media voor de communicatie met de reizigers.

Concurrerende tarieven

Om de positie van de mainport te handhaven, is het essentieel dat Amsterdam Airport Schiphol concurrerende tarieven hanteert voor het gebruik van de luchthaven. Het totaal aan havengelden dat in rekening mag worden gebracht, is volledig gereguleerd. Het wordt jaarlijks na een uitgebreide consultatieronde met de luchtvaartmaatschappijen vastgesteld en is onderworpen aan toezicht door de Autoriteit Consument en Markt (ACM). Deze economische regulering vloeit voort uit de Wet luchtvaart. Bij de besluitvorming van Schiphol omtrent investeringen in infrastructuur, (operationele) kosten en tarieven is het uitgangspunt dat de concurrentiepositie van Schiphol wordt versterkt. Hierbij staan de kwaliteit van onze luchthaven en de toegevoegde waarde van onze dienstverlening voor luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en passagiers centraal. Schiphol heeft daarom in de afgelopen jaren gekozen voor een zeer gematigde tariefsontwikkeling en daarmee niet in rekening gebracht wat wordt toegestaan onder de Wet luchtvaart. Dit komt ook tot uitdrukking in de tarieven die zijn vastgesteld voor 2013 en 2014.

Tarieven 2013

Per 1 april 2013 zijn de tarieven met gemiddeld 0,5% verhoogd. Na een uitgebreide consultatie en de vaststelling van de tarieven voor 2013 eind oktober 2012, heeft een aantal luchtvaartmaatschappijen een klacht ingediend bij de ACM om te laten beoordelen of de tarieven en voorwaarden strijdig zijn met wet- en regelgeving. Een bezwaar van KLM had betrekking op een verrekeningsbedrag met betrekking tot het jaar 2011. Als gevolg van het besluit van de ACM heeft Schiphol haar tarieven voor security-activiteiten met 0,6 miljoen euro verlaagd, en dit resulteerde in een bijstelling van de gemiddelde verhoging van 0,6% naar 0,5% per 1 april 2013. Het besluit van ACM over een bezwaar van KLM inzake de aansprakelijkheidsregeling in de standaard leveringsvoorwaarden heeft geleid tot opname van deze regeling in de te consulteren voorwaarden.

Een ander bezwaar dat in 2013 ter beoordeling aan de ACM is voorgelegd, kwam van transavia.com en had betrekking op de toewijzing van opstelplaatsen op de H-pier. Voor deze sobere pier geldt dat de start- en landingsgelden 20% lager liggen dan bij andere pieren met meer faciliteiten. Als gevolg van het besluit van de ACM heeft Schiphol haar allocatieregels aangepast, waardoor alle luchtvaartmaatschappijen in beginsel in aanmerking kunnen komen voor de H-pier. Bij een tekort aan opstelplaatsen aan deze pier zal Schiphol voorrang blijven geven aan de vluchten met de kortste omdraaitijd.

Andere bezwaren van de luchtvaartmaatschappijen op de per 1 april 2013 geldende tarieven en voorwaarden zijn door de ACM afgewezen.

De ACM houdt op verschillende vlakken toezicht op Schiphol. De ACM is in juli een onderzoek gestart dat samenhangt met de commissie Shared Vision en de relatie met KLM.

Constructieve consultatie tarieven 2014

Schiphol heeft bij aanvang van het consultatieproces voor de tarieven 2014, begin 2013, de intentie uitgesproken de tarieven te verhogen met 1%, plus het nog vast te stellen effect van de tijdelijke extra securitymaatregelen voor de screening van Liquids, Aerosols and Gels (LAG's) en het mogelijke effect van een aanpassing in de verkeers- en vervoersverwachting.

In overleg met de luchtvaartmaatschappijen kan de kostentoename voor de LAG-securitymaatregelen worden beperkt. Ook zijn tijdens de consultatie verdere kostenbesparingen overeengekomen met de luchtvaartmaatschappijen. Verder zijn door Schiphol substantiële kostentargets gesteld om de totale kostenstijging te minimaliseren. In combinatie met de verwachte positieve ontwikkeling van het verkeer en vervoer in 2014 heeft dit geresulteerd in de gemiddelde tariefstijging van 0,4% per 1 april 2014.

Schiphol vertrouwt erop dat met deze beperkte stijging van de tarieven, die significant lager ligt dan het inflatieniveau, haar concurrentiepositie in 2014 verder zal verbeteren. Schiphol kijkt dan ook terug op een zeer constructief consultatieproces met de luchtvaartmaatschappijen. Zij hebben het erg op prijs gesteld dat we een uitgebreide pre-consultatie hebben gehouden en een doorkijk hebben gegeven over meerdere jaren, vooruitlopend op de verwachte aanpassingen in de Wet luchtvaart.

Vliegbelasting van de baan

Bij de onderhandelingen over de rijksbegroting voor 2014 werd in het najaar 2013 duidelijk dat het kabinet overwoog om een vliegbelasting in te voeren. De luchtvaartsector is een groot tegenstander van een dergelijke maatregel vanwege de negatieve effecten voor de sector en de Nederlandse economie.

Op 1 juli 2008 werd in Nederland de vliegbelasting al een keer ingevoerd en een jaar later is die weer afgeschaft. Onafhankelijke rapporten, ook in opdracht van de overheid, hebben laten zien dat invoering van een vliegbelasting forse economische schade oplevert, leidt tot verlies van banen en resulteert in aantasting van het bestemmingennetwerk van Schiphol. Naar verwachting zou herinvoering van de vliegbelasting 10.000 banen kosten.

De ondernemingsraden van KLM, transavia.com, Martinair en Schiphol Group hebben een protestactie georganiseerd in Den Haag. De protesten van de sector hebben ertoe bijgedragen dat de vliegbelasting definitief van de baan is.

Kostenontwikkeling

De Aviation-kosten worden voor bijna 50% bepaald door de kosten van de bestaande luchthaveninfrastructuur. Op het moment dat wij investeren, leggen wij voor meerdere jaren het kostenniveau vast. Zo worden de kosten van onderhoud, de kosten van het dagelijks gebruik en de daarmee samenhangende energiekosten sterk beïnvloed door de keuzes die wij maken. Daarom kijken we in de ontwerpfase nog kritischer naar de total cost of ownership van onze infrastructuur. Het effect op de kostenefficiency van dit beleid is op termijn zichtbaar.

De kostenefficiency is in 2013 ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van die in 2012. We drukken die uit in de kosten per Work Load Unit (WLU). Eén WLU is gelijk aan één passagier of 100 kilogram vracht. De kosten per WLU voor Amsterdam Airport Schiphol waren in 2013 10,87 euro (2012: 10,77 euro).

Securitykosten blijven stijgen

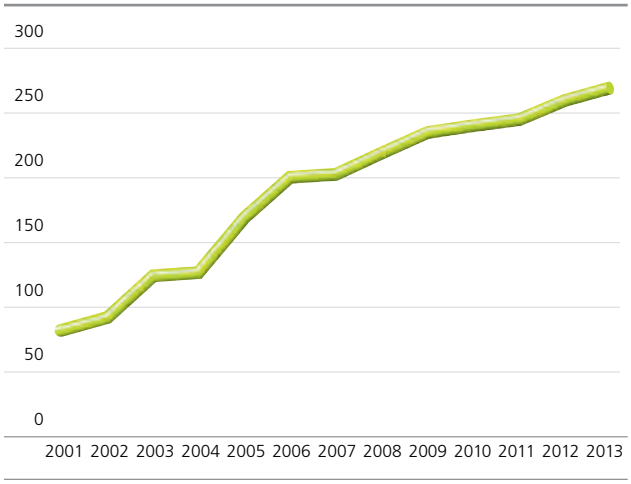
De kosten van security blijven stijgen en hebben een belangrijk aandeel in de totale aviation-kosten en de daarmee samenhangende havengelden. De stijging in 2013 is het gevolg van de groei van het aantal passagiers en de grote drukte gedurende de piekmomenten op een dag. Daarnaast is er een effect van nieuwe maatregelen en maatregelen die we gedurende 2012 moesten nemen, zoals bijvoorbeeld de 100%-controle op goederen en lading die nodig zijn voor de luchthavenoperatie. Ook zijn als gevolg van eerdere investeringen in security-apparatuur en andere gerelateerde voorzieningen de afschrijvingskosten toegenomen. De stijging over de afgelopen dertien jaar wordt deels door de groei van de luchhaven verklaard, maar grotendeels door nieuwe en strengere beveiligingsmaatregelen. Schiphol doet al het mogelijke de securitykosten in de hand te houden, maar is hierbij tegelijkertijd erg afhankelijk van externe factoren die vaak een kostenopdrijvend effect hebben. Het is nu de verwachting dat het invoeren van centrale security in het niet-Schengengebied ons in staat zal stellen deze stijging van securitykosten op termijn af te remmen, maar zeker is dit allerminst.

Kostenefficiency: kosten per WLU

	2009	2010	2011	2012	2013
Security	3,87	3,47	3,37	3,50	3,42
Afschrijvingen	2,27	2,25	2,35	2,47	2,78
Overige kosten	5,09	4,83	4,82	4,80	4,67

Aantal WLU (miljoen)

Security costs
EUR million

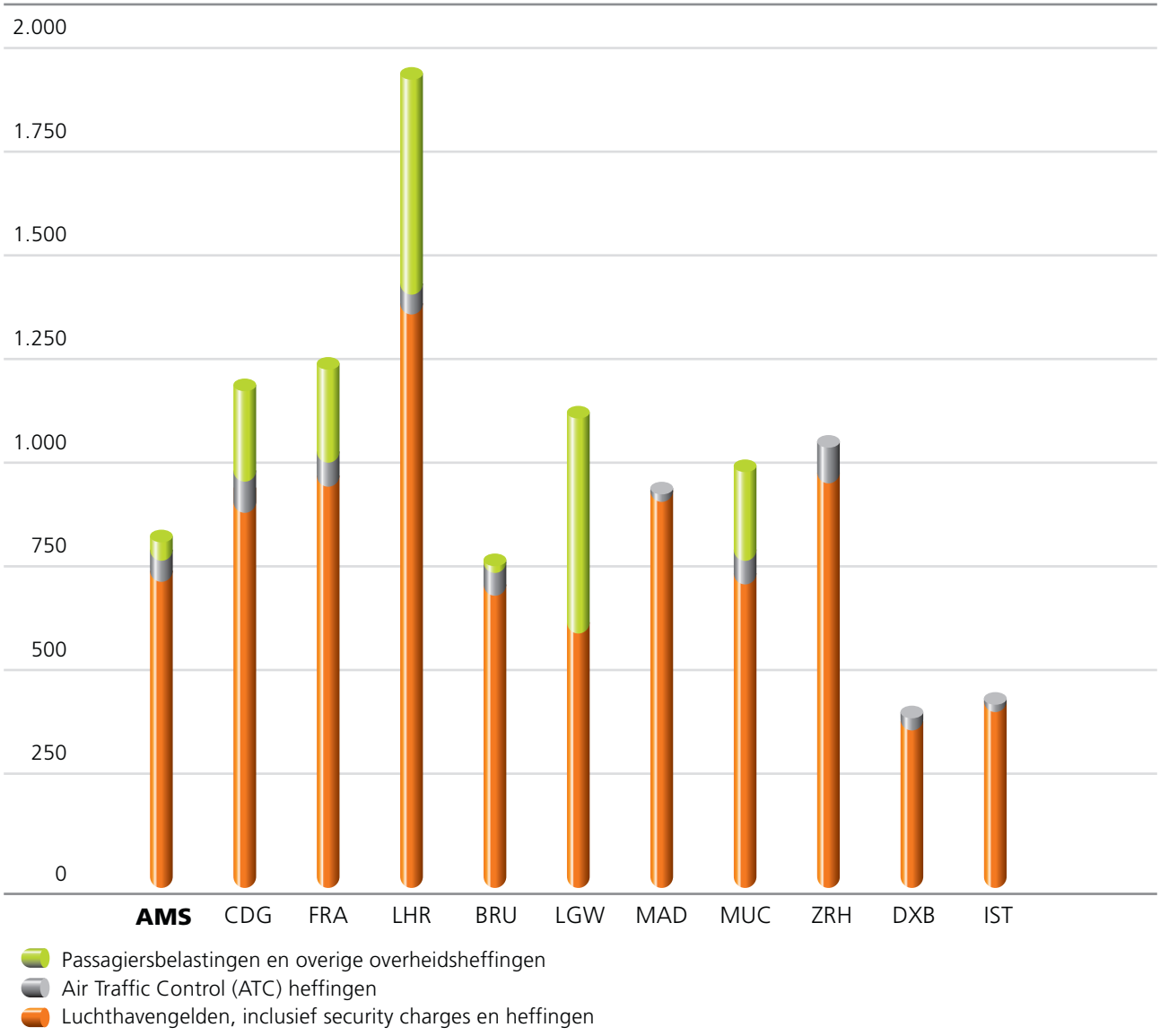


Prijs-kwaliteitverhouding en concurrenten

Schiphol is zich bewust dat ze altijd in directe concurrentie is met andere hubs. Een groot deel van de passagiers kan ook voor een andere luchthaven kiezen in de ons omringende landen. De prijs-kwaliteitverhouding van Schiphol Group steekt de afgelopen jaren gunstig af tegen die van de grootste Europese concurrenten. Wel neemt de kwaliteit van deze concurrerende luchthavens de laatste jaren toe door uitbreiding en nieuwe faciliteiten. Daarnaast stijgt de concurrentie van de luchthavens van Istanbul en Dubai door andere marktomstandigheden in deze regio; luchtvaartmaatschappijen kunnen hier goedkoper opereren terwijl de luchthavens een hoge kwaliteitsbeleving bieden.

Elk jaar voert Stichting Economisch Onderzoek (SEO) in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu een benchmark uit waarbij ze kijkt naar zowel havengelden als overheidsheffingen van Schiphol en haar belangrijkste concurrenten. Hieruit blijkt dat Schiphol Group zeven andere concurrenten heeft die duurder zijn. Tegelijkertijd wordt ook zichtbaar dat het gat met Istanbul en Dubai groot is.

SEO Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen



Berekende aeronautical opbrengsten (x 1.000.000 euro) voor 2013 voor het 'Schiphol pakket' op basis van de medio 2013 geldende tarieven.

Bron: SEO rapport 'Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen', februari 2014

Competitive Marketplace

Amsterdam Airport Schiphol is voor veel bedrijven een aantrekkelijke locatie voor werk, verblijf en vestiging. De bezettingsgraad van de kantoren en logistieke faciliteiten op Schiphol is vergeleken met de rest van de markt dan ook goed. Wel staan over de gehele linie de huurprijzen onder druk. Schiphol is prominent deelnemer aan verscheidene samenwerkingsverbanden in de metropoolregio Amsterdam. Schiphol wil ook voor vracht Europe's Preferred Airport zijn en blijven. Bovendien spannen we ons in om de regio rondom de luchthaven aantrekkelijk te houden voor werken, wonen en recreëren.

Bedrijven

500

Vastgoed

>586.000 m²

Bezettingsgraad

86 %

De luchtvaart levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie en biedt direct en indirect veel werkgelegenheid. Op de locatie Schiphol werken ongeveer 65.000 mensen bij ongeveer 500 bedrijven. Om aantrekkingskracht van de Randstad en in het bijzonder de regio Amsterdam te verhogen als vestigingslocatie voor internationale bedrijven en instituten is de Mainport Schiphol essentieel. De vastgoedactiviteiten van Schiphol Group spelen een belangrijke rol.

Voor Schiphol is het van belang snel en adequaat in te spelen op de veranderende omstandigheden in de vastgoedmarkt. Zeker in economisch lastige tijden kunnen vraag en aanbod sterk fluctueren. Ook de wensen van huurders veranderen voortdurend. Schiphol reageert daarop door nieuwe diensten aan te bieden en nieuwe voorzieningen en gebouwen te ontwikkelen die bij deze tijd passen. Als we achterblijven met investeringen in kwaliteit en capaciteit, kan dat op termijn de concurrentiepositie van de mainport verzwakken.

Meerwaarde bieden is daarom het sleutelwoord voor Schiphol Real Estate. Met onder meer flexibiliteit, een goede bereikbaarheid, een positieve beleving en value for money kunnen we ons onderscheiden in de markt. Dat is beslist noodzakelijk. Als de bezetting van het vastgoed onder druk komt te staan, leidt dat tot daling van de huurprijzen en een algehele waardedaling van de gebouwen.

Ons beleid is erop gericht een toplocatie te zijn en te blijven. Dat is niet enkel een kwestie van vraag en aanbod, maar ook van maatschappelijke uitstraling, het nemen van verantwoordelijkheid en samenwerking met partners en omgeving.

Kantoren, voorzieningen en logistiek vastgoed

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

Bezettingsgraad

Ondanks een goed bezette kantorenportefeuille is de bezettingsgraad van de kantoren van 84,0% in 2012 gedaald naar 75,8% in 2013. Dit is toe te schrijven aan de leegstand

Bezettingsgraad (in %)	2013	2012
Kantoren	**75,8**	84,0
Bedrijfsruimten	**92,9**	97,9
Operationeel vastgoed	**80,6**	91,3
Operationeel vastgoed terminal	**90,1**	91,4
Totale bezettingsgraad	**86,3**	91,8

die we zelf hebben gecreëerd om de herontwikkeling van The Base op Schiphol-Centrum mogelijk te maken. Ook de leegstand in het nieuwe kantoorpand Cornerstone op Rotterdam The Hague Airport weegt mee in de bezettingsgraad. De omzet uit verhuur is op een stabiel niveau gebleven. Voor nieuwe contracten staat het huurniveau onder druk. De waarde van de bestaande kantorenportefeuille is in 2013 licht gedaald.

Creating Preferred Locations

Schiphol Real Estate heeft in 2013 verder invulling gegeven aan haar visie 'Creating Preferred Locations'. Hiermee kunnen we inspelen op ontwikkelingen in de markt. Huurders kiezen allereerst voor een locatie of gebied, daarna voor een gebouw. De Schiphol-locaties zijn onderscheidend in de markt. Belangrijk is de goede bereikbaarheid van met name Schiphol-Centrum. Ook de flexibele huurcontracten blijken aan te slaan, evenals onze Aerospace Flex Offices, waar wij gemeubileerde ruimten voor korte perioden verhuren.

Schiphol community

We streven ernaar 'preferred locations' te ontwikkelen die de wensen en verwachtingen van klanten overtreffen, die inspireren als werkomgeving en duurzame waarde opleveren. Daartoe hebben we in 2013 Gebiedsmanagement geïntroduceerd. Dat zal bijdragen aan de ontwikkeling van een gastvrij, goed verzorgd en efficiënt beheerd gebied met een dienstverlening op maat. Daarnaast zijn we begonnen met de ontwikkeling van een online community. De gedachte daarbij is dat niet de gebouwen een omgeving tot leven brengen, maar de mensen die erin werken. Daarom biedt Schiphol een platform waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en waar netwerken kunnen ontstaan.

De mogelijkheid elkaar te ontmoeten speelt ook een belangrijke rol bij de vernieuwing van het kantoorgebouw The Base. Dit complex, dat een centrale rol heeft op Schiphol-Centrum, ontstaat door de drie op zichzelf staande gebouwen van Triport met elkaar te verbinden middels een passage en een gemeenschappelijk atrium. Hiermee wordt The Base meer

dan alleen een functioneel kantoorgebouw; het wordt een inspirerende werk- en ontmoetingsplek. In The Base komen diverse voorzieningen, zoals horeca, een kinderdagverblijf met zeer flexibele openingstijden, een fitnessruimte en een aantal winkelvoorzieningen. The Base wordt medio 2014 opgeleverd.

Andere communitygerichte voorzieningen op Schiphol-Centrum zijn gratis openbaar vervoer en het in 2013 geïntroduceerde 'Your Schiphol BIKE'. Als nieuwe innovatieve dienst voor reizigers en Schipholwerkers is medio 2013 het Albert Heijn Pick Up Point geopend, nabij parkeerterrein P3. De klant bestelt de boodschappen online en haalt ze met de auto op in een drive-thru.

Nieuw Hilton Hotel

Op Schiphol-Centrum is de bouw van een nieuw vijfsterren Hilton-hotel met 433 kamers en uitgebreide vergaderfaciliteiten, waaronder een ballroom voor 600 personen in volle gang. Het gebouw voldoet aan de duurzame standaarden die Schiphol stelt. Er worden hoogwaardige en duurzame materialen en installaties gebruikt. De opening is gepland medio 2015.

Logistiek vastgoed

De vrachtmarkt klimt langzaam uit het dal. Het grootste deel van het jaar was echter nog moeizaam. Desondanks blijft de bezettingsgraad in de logistieke portefeuille hoog. Eind 2013 stond de bezettingsgraad in dit segment dan ook op 92,9%. Wel is duidelijk dat de logistieke dienstverleners en afhandelaren op Schiphol onder aanhoudende druk staan door de moeilijke marktomstandigheden voor de luchtvracht. In 2013 hebben we desondanks met huurders diverse nieuwe overeenkomsten voor een langere termijn gesloten. Daarmee is een lichte waardestijging van de bedrijfsruimten gerealiseerd.

Operationeel vastgoed

De bezettingsgraad van het operationele vastgoed dat wij beheren en exploiteren op Schiphol is in 2013 gedaald. Het operationele vastgoed betreft het beheer en de exploitatie van ruimten in de terminal, de activa in aanbouw of ontwikkeling van de terminal en enkele eerste-liniebedrijfsruimten gelegen op toekomstig operationeel aan te wenden locaties. In de terminal van Amsterdam Airport Schiphol bevinden zich kantoor- en bedrijfsruimten, balies en lounges die worden verhuurd aan luchtvaartmaatschappijen en luchthavengerelateerde ondernemingen.

Rotterdam The Hague Airport

Op Rotterdam The Hague Airport is het kantoorgebouw Cornerstone opgeleverd. Het gebouw is ongeveer 12.000 m² groot en ligt tegenover de terminal. Dura Vermeer huurt de helft hiervan. De andere helft is voor de markt beschikbaar. Op de begane grond komt een business- en meetingcenter. Daarnaast zijn er twee ondererfpachten gevestigd voor nieuwe ontwikkelingen. Een ontwikkelaar realiseert een luxe hotel met 140 kamers, restaurant- en vergaderfaciliteiten, dat naast de terminal wordt gerealiseerd. De bouwwerkzaamheden zijn eind 2013 begonnen en de verwachte oplevering is in het voorjaar van 2015. De andere ondererfpacht is voor de brasserie De Waalhaven in de buurt van het Detentiecentrum op het Bedrijvenhof. De oplevering is gepland voor het najaar van 2014. Beide ontwikkelingen gaan bijdragen aan een hoger voorzieningenniveau, waardoor de positie van de luchthaven als vestigingslocatie verbetert.

Op het Bedrijvenhof wordt momenteel een kantoor ontwikkeld door de Koninklijke Marechaussee van ongeveer 4.000 m². Dit gebouw wordt in het voorjaar van 2014 opgeleverd.

Om plaats te maken voor de uitbreiding van passagiersparkeerplaats P1 is een aantal oude panden gesloopt. Verder heeft het gebied een aantrekkelijkere uitstraling gekregen door de aanleg van groenvoorzieningen.

Eindhoven Airport

In de zomer van 2013 is op Eindhoven Airport de uitbreiding van de terminal en het nieuwe Tulip Inn-hotel opgeleverd. De uitbreiding van de terminal is zowel vanuit operationeel als commercieel oogpunt een succes. Zo zijn de vertrek- en aankomstruimtes aan airside verruimd en zijn de logistieke functies (zoals, check-in, bagagesystemen, securitycheck en de gates) heringericht, waardoor de operationele processen beter op elkaar aansluiten. Daarnaast heeft de uitbreiding geleid tot meer commerciële vierkante meters horeca en retail. Het geheel heeft geresulteerd in hogere concessie-inkomsten. Het nieuwe Tulip Inn-hotel, met 120 kamers, is met de terminal geïntegreerd, waardoor er optimaal gebruik kan worden gemaakt van bestaande voorzieningen in de terminal.

Internationaal

In overleg met de Italiaanse partner in Avioport Logistics Park nabij de Milanese luchthaven Malpensa is besloten deze vastgoedactiviteiten te beperken tot de twee kantoren en vier bedrijfsverzamelgebouwen die nu operationeel zijn. Ondertussen worden diverse opties voor de toekomst van Avioport Logistics Park onderzocht. De grondposities van Villa Carmen, een samenwerkingsverband dat tot doel had een businesspark bij deze luchthaven te realiseren, zal Schiphol Group gezien de marktomstandigheden niet in hun oorspronkelijke vorm verder tot ontwikkeling brengen.

Schiphol & Harry van den Heuvel

Regiomanager Timing

"The Base is naast een ontmoetingsplek ook een inspirerende plek. Het is daarom een zeer geschikte locatie om onze conceptstore te openen: een open en lichte vestiging die zich bij uitstek leent voor het uitproberen van de nieuwste vormen van communicatie, waarmee we kunnen inspelen op de toekomst. Dat past precies binnen de dynamiek en de economische aantrekkingskracht van Schiphol.
De beleving van onze klanten en flexkrachten staat in onze conceptstore centraal. Zo worden werkzoekenden bij binnenkomst verwelkomd door een virtual host en is er een interactieve etalage. We voelen ons echt een onderdeel van de Schiphol-community. We zijn trots dat we op deze innovatieve locatie zoveel doeners aan het werk kunnen helpen."

Hub voor vracht

Vracht is een essentiële factor voor het succes van de Mainport Schiphol. Voor veel luchtvaartmaatschappijen kunnen de marges op het vrachtvervoer het verschil maken tussen winst of verlies. Het is daarom van belang dat we voor onze klanten ook een attractieve marktplaats voor vracht zijn. Dat kan bepalend zijn om te kiezen voor Schiphol als preferred airport. Het vrachtvervoer is bovendien nauw verbonden met het passagiersvervoer: meer dan 40% van de vracht op Schiphol wordt vervoerd in het ruim van passagierstoestellen.

We ontwikkelen Schiphol verder als hub voor vracht en moedigen grote vervoerders, expediteurs en logistieke dienstverleners aan de luchthaven te gebruiken als link tussen Europa en de rest van de wereld. We focussen op belangrijke markten als die van de geneesmiddelen en bederfelijke goederen. Schiphol creëert faciliteiten en mogelijkheden die passen bij de wensen van onze klanten.

Samenwerkingen

Schiphol werkt ook wat betreft vracht samen met stakeholders. Samen met de lokale overheid, de spoorwegen en de zeehavens creëren we multimodale netwerken voor vracht. De reikwijdte van Schiphol als vrachtluchthaven wordt hiermee aanzienlijk vergroot. Binnen de Amsterdam Economic Board hebben we meegewerkt aan het realiseren van de eerste fase van project AirLink: daarmee worden allerlei obstakels voor bedrijven weggehaald en wordt een sneller exportproces mogelijk. Samen met onze logistieke partners voeren wij ook een actief buitenlandpromotiebeleid om dienstverleners en verladers te overtuigen hun logistieke operatie via Schiphol te laten lopen.

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

In 2013 is de vernieuwde N201 opgeleverd. Dat komt ten goede aan het vervoer van en naar de bloemenveiling in Aalsmeer. Er zijn ook plannen voor een Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV) tussen Aalsmeer en de bedrijventerreinen en voor een vrachtoverslagstation op de Hoge Snelheidsspoorlijn (HST-Cargo) op A4 Zone West. Het is een groot voordeel dat rond de luchthaven verscheidene terreinen beschikbaar zijn voor vrachtgerelateerde bedrijven. Schiphol is een van de weinige grote luchthavens in Europa die zoveel nieuwe ruimte kan bieden.

Schiphol & Joep Bruijs

Senior vice president Business unit Luchtvracht, DB Schenker Logistics Nederland:

"DB Schenker Logistics Nederland is in de afgelopen jaren significant gegroeid, voor zowel import als export. De open manier waarop Schiphol met ons samenwerkt is een van de bouwstenen voor dit succes. Ook Schiphol is continu op zoek naar verbeteringen in het proces en kijkt daarin actief met ons mee. De operationele afhandeling met eerstelinie concepten en de verdere uitwerking van Smartgate zijn daarbij concrete voorbeelden van innovatie en verhoging van efficiëntie. Mijn collega's in Frankfurt kijken met bewondering en respect naar Schiphol en de wijze waarop de vrachtcommunity innovaties zoals e-freight implementeert. Schiphol faciliteert deze uit een partnershipgedachte. Dat is waar wij als DB Schenker Logistics ook voor staan."

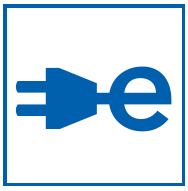
Sustainable Performance

Schiphol Group staat voor duurzame waardecreatie. We maken een bewuste afweging in de verhouding tussen people, planet en profit. Voor ons is niet alleen van belang wát we bereiken met onze onderneming, maar ook hóe. Corporate Responsibility betekent voor Schiphol ondernemen met respect voor mens, milieu en omgeving.

Werkgelegenheid

65.000
Schipholwerkers

CO_2-uitstoot



= Neutraal

Nettoresultaat

227 mln

Voor Schiphol Group, een toonaangevende onderneming die midden in de maatschappij staat, gaat Corporate Responsibility over eigen keuzes maken voor de toekomst van de onderneming, onze directe omgeving en de samenleving als geheel. Hierbij richten wij ons op vijf maatschappelijke thema's: klimaatvriendelijke luchtvaart, bereikbaarheid en luchtkwaliteit, grondstofschaarste, duurzame werkgelegenheid, en geluid en omgeving. In 2013 hebben we een begin gemaakt met het opstellen van concrete doelstellingen voor 2020; in 2014 stellen we ze vast. Soms kunnen we onze doelstellingen zelf realiseren en soms zijn andere bedrijven of partners erbij betrokken.

Een van de langetermijndoelstellingen is het zorgdragen voor een bewuste afweging in de verhouding people, planet en profit. Om dit doel te realiseren, moet Corporate Responsibility steeds vertrouwder worden in de businessplanning. Bij het goedkeuren van investeringen maken we de afweging in de verhouding tussen people, planet en profit. Bewustwording heeft onze volle aandacht: we streven ernaar dat iedere collega in zijn werk rekening houdt met de effecten die zijn handelen heeft op bijvoorbeeld het milieu of zijn omgeving. Hiervoor hebben wij in 2013 onder meer zes nieuwe CR-ambassadors opgeleid.

In de dagelijkse bedrijfsvoering zijn we ons bewust van de effecten van ons handelen. De veiligheid van reizigers, bezoekers en medewerkers op ons terrein is van het grootste belang. Nu er grootscheepse verbouwingen plaatsvinden, krijgt arboveiligheid extra aandacht.

In gesprek met stakeholders

Schiphol heeft een groot aantal maatschappelijke stakeholders met veelal uiteenlopende belangen: reizigers, airlines, omwonenden, overheden, financiële stakeholders, medewerkers, businesspartners en sectorpartners. Met onze stakeholders hebben we op reguliere basis en op verscheidene niveaus over diverse onderwerpen contact.

Stakeholdermanagement is belegd bij de afdeling Corporate Development. Onder leiding van Corporate Development komen de afdelingen die op strategisch en tactisch niveau frequent contact hebben met stakeholders elke twee weken bijeen. Hierbij worden onderwerpen interdisciplinair besproken en kunnen wederzijdse wensen en vragen worden gebundeld. In de subcommissie Public Affairs & Corporate Responsibility van de Raad van Commissarissen staat ons stakeholderbeleid standaard op de agenda. In het kader van

onze vijf maatschappelijke thema's organiseren we stakeholderdialogen. In 2013 stonden duurzame werkgelegenheid en grondstofschaarste centraal. Onze stakeholders vragen wij om feedback over hoe zij graag zouden zien dat wij invulling geven aan deze onderwerpen.

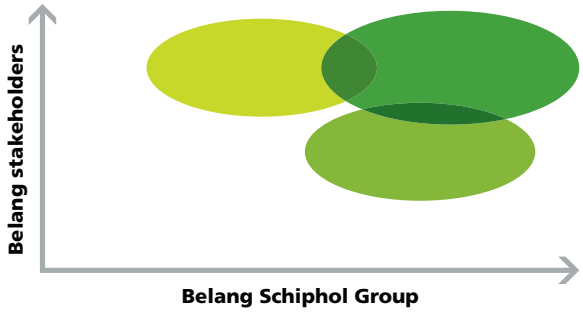
Onze activiteiten zijn nauw verbonden met die van luchtvaartmaatschappijen en andere partners in de keten. Met hen voeren wij structureel overleg over onze bedrijfsvoering. Ook veranderingen in wet- en regelgeving, grootschalige investeringen en verbouwingen komen hierbij aan bod.

Via onze reguliere contacten en dialogen blijven wij goed op de hoogte van wat er leeft bij onze stakeholders. Ook kunnen we op die manier onze stakeholders informeren over wat er bij ons speelt. Wij weten ook dat stakeholders de meeste informatie over onze strategie en doelstellingen uit direct contact met ons halen. Daarnaast hebben we ook andere communicatiemiddelen die we kunnen inzetten naar gelang het onderwerp en de doelgroep. De doelgroepen van het jaarverslag zijn hoofdzakelijk de aandeelhouders, financiers, beleidsmakers en toezichthouders. We geven met het verslag een actueel beeld van lopende projecten en belangrijke ontwikkelingen; die informatie kan ook nuttig zijn voor andere stakeholders en voor (toekomstige) medewerkers en leveranciers.

Ten behoeve van het jaarverslag 2013 hebben we verscheidene stakeholders geïnterviewd over de onderwerpen die we in het jaarverslag behandelen. De feedback is positief: de geïnterviewden misten geen onderwerp in het jaarverslag en de aangeboden informatie wordt relevant en gedetailleerd bevonden. Wel zouden we nog nadrukkelijker een geïntegreerde visie kunnen geven over het beleid van de onderneming en de ontwikkelingen in de komende jaren.

Al deze contacten hebben geleid tot een materialiteitsmatrix. De onderwerpen die zowel onze stakeholders als wij belangrijk vinden, staan centraal in het jaarverslag. Binnen de ovalen zien wij nadrukkelijk geen verschil in mate van belang. Het voornemen is om de materialiteitsmatrix in 2014 bij onze stakeholders te toetsen. In de tabel is aangegeven hoe we sturen op de materiële thema's en welke samenwerkingen we op deze gebieden hebben met onze stakeholders.

Materialiteitsmatrix Schiphol Group



- Beveiliging
- Ruimtelijke ordening
- Ketenverantwoordelijkheid
- Maatschappelijke betrokkenheid

- Internationalisering
- Vestigingsklimaat
- Overheidsbeleid
- Regulering
- Rendement en dividend

- Netwerk van bestemmingen
- Concurrentiepositie
- Economische impact
- Geluid en omgeving
- Klimaatvriendelijke luchtvaart
- Bereikbaarheid en luchtkwaliteit
- Grondstofschaarste
- Duurzame werkgelegenheid
- Veiligheid

Materieel thema	Sturing	Samenwerkingsverband[1]	Resultaten zie[1]
Netwerk van bestemmingen	Aantal directe bestemmingen reizigers en vracht	Shared Vision Consultatie Accountgesprekken	Top Connectivity
Concurrentiepositie	Percentage marktaandeel passagiers Percentage marktaandeel vracht Percentage vertrekkende passagiers dat Schiphol goed/uitstekend vindt Percentage aankomende passagiers dat Schiphol goed/uitstekend vindt Percentage passagiers dat prijs/kwaliteit-verhouding retail airside goed/uitstekend vindt IR-rate Kosten per WLU Investeringen	Accountgesprekken Concessionarissenoverleg	Top Connectivity Excellent Visit Value Financiële gang van zaken
Economische impact	Aantal mensen werkzaam op de locatie Schiphol Aantal bedrijven gevestigd op de locatie Schiphol Bezettingsgraad vastgoed Nettoresultaat	Huurdersoverleg Amsterdam Economic Board Amsterdam Connecting Trade Amsterdamse Ondernemersvereniging (ORAM) Bestuursforum Schiphol Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) Schiphol Area Development Company (SADC) Algemene Vergadering van Aandeelhouders	Top Connectivity Excellent Visit Value Competitive Marketplace Sustainable Performance
Geluid en omgeving	Aantal overschrijdingen handhavingspunten Uitvoering convenanten Tafel van Alders	Tafel van Alders Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol Bewoners Aanspreekpunt Schiphol Stichting Leefomgeving Schiphol Stichting Mainport en Groen Knowledge and Development Center (KDC)	Geluid en omgeving
Klimaatvriendelijke luchtvaart	CO_2-uitstoot eigen activiteiten CO_2-uitstoot reduceren Energie-efficiency EPBD-labels bestaande gebouwen	theGROUNDS Kennis voor Klimaat Airport Carbon Accreditation Scheme Climate KIC Samenwerking Innovatieve Mainport (SIM) Knowledge and Development Center (KDC) Biofuels of the future	Klimaat en milieu
Bereikbaarheid en luchtkwaliteit	Vervoerskeuze OD-reiziger In het jaar aangepaste VOP's voor walstroom en PCA	theGROUNDS Samenwerkingsprogramma NS, Prorail en ministerie Infrastructuur en Milieu Samenwerking Innovatieve Mainport (SIM) Brandstofmix van de toekomst Samenwerking waterstofeconomie regio Amsterdam	Bereikbaarheid Klimaat en milieu
Grondstofschaarste	Percentage hergebruikt regulier afval Zuurstof oppervlaktewater Drinkwaterverbruik terminal per reiziger	theGROUNDS Samenwerking Innovatieve Mainport (SIM)	Klimaat en milieu
Duurzame werkgelegenheid	KPI's Luchtvaart College Schiphol Percentage vrouwen in de top van SNBV Medewerkersbetrokkenheid Percentage ziekteverzuim	Luchtvaart College Schiphol Vakbonden Arbo-platform AannemersHealth & Safety overleg	Duurzame werkgelegenheid
Veiligheid	Aantal birdstrikes per 10.000 vliegtuigbewegingen Aantal runway incursions Uitvoeren integraal testen brandveiligheid Aantal bedrijfsongevallen met verzuim	Veiligheidsplatform Schiphol Runway Safety Team Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen Platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol	Veiligheid

1) Dit overzicht is niet uitputtend

Schiphol & Kees van Ojik

Leider van de bewonersdelegatie aan de Tafel van Alders, 42 jaar huisarts te Zwanenburg

"Over Schiphol heb ik een zeer dubbel gevoel. Enerzijds bewondering voor een van de beste luchthavens ter wereld die van groot belang is voor onze nationale economie. Anderzijds houd ik mij al sinds 1967 bezig met de nadelen voor de omgeving. Want iedere nacht liggen tienduizenden mensen wakker, honderdduizend omwonenden voelen zich ernstig gehinderd en ruim een miljoen mensen hebben op een of andere manier last. In de afgelopen zeven jaar proberen Rijk, bestuurders, luchtvaartsector en bewoners aan de Tafel van Alders om de twee kanten van de Schipholmedaille mee te nemen in convenanten en besluitvorming over toekomstige uitbreiding. Ik heb sterk het gevoel dat alle deelnemende partijen dit proces van 'vertrouwen, vernieuwen en verbinden' als serieuze leidraad voor de toekomst willen nemen."

Geluid en omgeving

We hechten belang aan een open en goede relatie met onze buren. We dragen actief bij aan een aantrekkelijk woon- en werkgebied; we onderhouden directe contacten met onze buren en nemen deel aan de Tafel van Alders. Dit is een overlegorgaan waarin Rijk, luchtvaartsector, bestuurders en omwonenden afspraken maken die ertoe dienen de luchtvaartactiviteiten op Schiphol en de kwaliteit van de leefomgeving in balans te houden. Een van de langetermijndoelstellingen is dan ook dat we de stakeholderdialoog voortzetten aan de Tafel van Alders en met de partijen van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS). De Tafel van Alders en CROS gaan in 2014 op in een nieuw te vormen OmgevingsRaad Schiphol.

Samen leven en werken

Schiphol draagt bij aan een goede werk- en woongelegenheid in de omgeving. De luchthaven is een factor van belang: we bieden de regio veel werkgelegenheid. Een goede relatie met de buren (omwonenden en bedrijven) is in ieders belang. Schiphol organiseert zelf activiteiten om deze relatie te onderhouden, zoals de Schiphol Burendagen. Andere activiteiten worden gerealiseerd door de stichting Leefomgeving Schiphol en de stichting Mainport en Groen.

Stichting Leefomgeving Schiphol

De stichting Leefomgeving Schiphol heeft tot doel de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Schiphol te verbeteren door projecten te ondersteunen die daaraan bijdragen. Daarnaast voorziet de stichting in uitkeringen in natura aan individueel gedupeerden in onleefbare of onwerkbare situaties die buiten bestaande wettelijke regelingen voor compensatie vallen. Hiermee geeft de stichting uitvoering aan de afspraken uit het Tafel van Alders convenant Omgevingskwaliteit. Om ernstig gehinderde gebieden verder te ondersteunen hebben de partijen in de stichting Leefomgeving Schiphol (Schiphol, de provincie Noord-Holland en het Rijk) toegezegd een tweede tranche van nogmaals dertig miljoen euro ter beschikking te stellen. Schiphol draagt hieraan tien miljoen euro bij.

Stichting Mainport en Groen

De stichting Mainport en Groen investeert in recreatieve voorzieningen en groen voor inwoners en bezoekers van het gebied rond Schiphol. Sinds 1996 monitort de stichting de afspraken over groenontwikkeling die zijn vastgelegd in het convenant Mainport Schiphol en Groen. Schiphol heeft acht miljoen euro bijgedragen aan de financiering van dit programma. In 2014 wordt de stichting opgeheven en worden de activiteiten overgedragen aan de gemeente Haarlemmermeer.

Landartpark Buitenschot

In oktober 2013 is het landartpark Buitenschot geopend aan de noordkant van Hoofddorp. Schiphol en de stichting Mainport en Groen hebben een park ontwikkeld waar reductie van grondgeluid, recreatie en kunst op een bijzondere manier samenkomen. De bewonersvereniging Hoofddorp-Noord en de gemeente Haarlemmermeer zijn nauw betrokken geweest bij het ontwerp en de aanleg. In het park bevinden zich lage heuvels die het grondgeluid van opstijgende vliegtuigen verstrooien. Het reduceren van grondgeluid is een van de hinderbeperkende maatregelen die binnen de Tafel van Alders zijn afgesproken. Schiphol Group heeft voor het project Buitenschot twee miljoen euro beschikbaar gesteld en de stichting Mainport en Groen één miljoen euro.

Schiphol Burendagen

In november 2013 is een reeks van Schiphol Burendagen afgerond. Bij de Schiphol Burendagen nodigt de luchthaven omwonenden uit een kijkje achter de schermen van de luchthaven te nemen. Hierdoor kan Schiphol op een zeer directe manier in contact treden met direct omwonenden en hen meer bewust maken van wat er allemaal op de luchthaven gebeurt. Op deze wijze kunnen we op een positieve manier meer informatie geven over Schiphol en haar toegevoegde waarde voor de omgeving. De respons op de uitnodiging was overweldigend; we hebben ongeveer 500 omwonenden rondgeleid. In 2014 geven we een vervolg aan de Schiphol Burendagen.

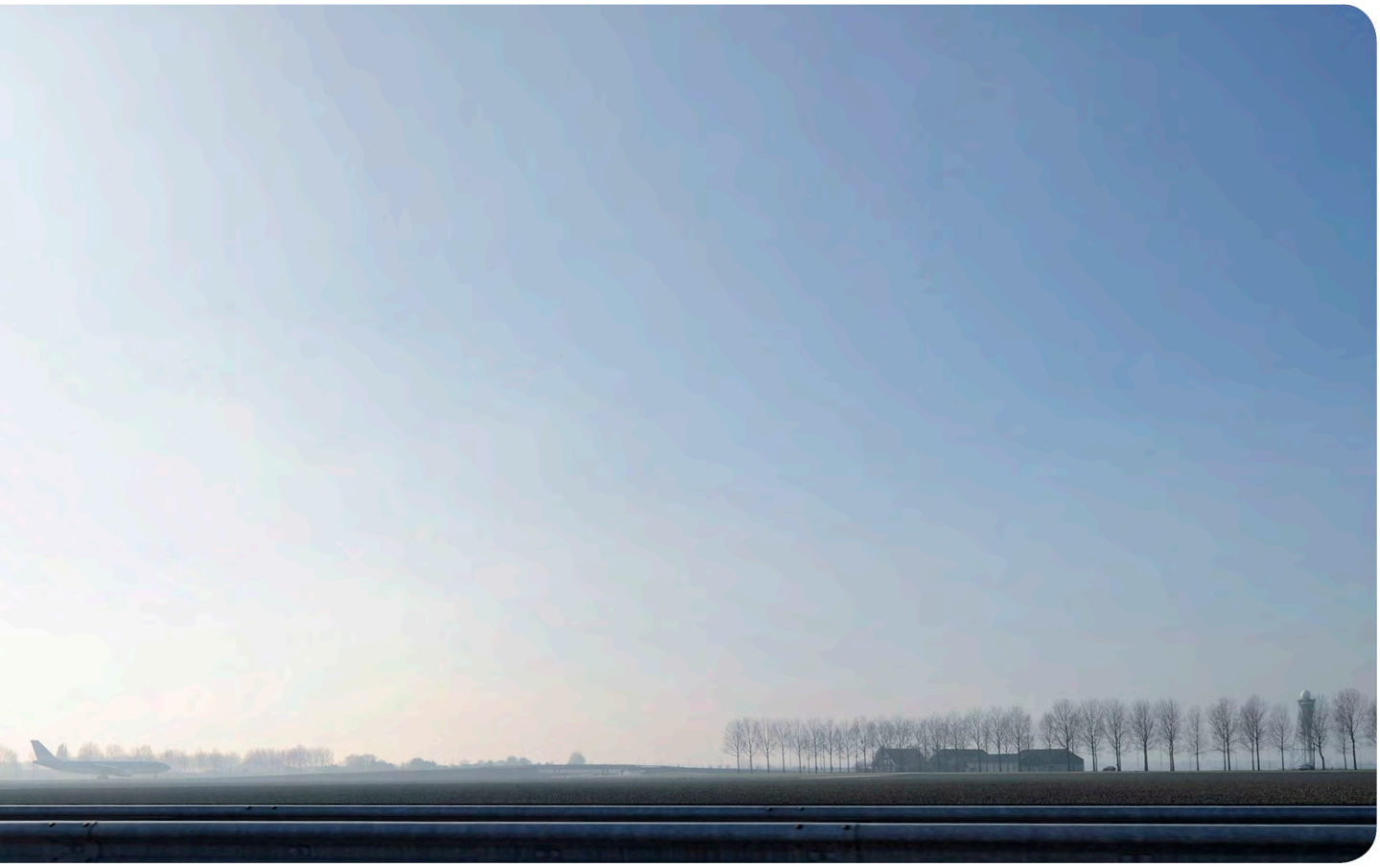
Lespakket

Schiphol ontwikkelde in 2012 in samenwerking met de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol en Rotterdam The Hague Airport een lespakket over Schiphol voor basisschoolleerlingen uit groep 7 en 8. In 2013 is het lespakket aangepast en zijn vijfduizend pakketten gemaakt. 75% van de pakketten is bestemd voor de zeshonderd basisscholen in het CROS-gebied, de overige zijn voor basisscholen die elders in Nederland gevestigd zijn. Met Schiphol als thema worden verschillende vaardigheden zoals rekenen, taalvaardigheid en wereldoriëntatie op een creatieve manier gecombineerd. Kinderen leren onder meer over duurzaamheid, werken op de luchthaven, en over Schiphol als doorvoerhaven.

Tafel van Alders

Positieve evaluatie convenanten

Schiphol voert samen met de betrokken partijen de convenanten uit die tot stand zijn gekomen aan de Tafel van Alders, te weten convenant Omgevingskwaliteit, convenant Hinderbeperking en convenant Behoud en versterking mainportfunctie. De uitvoering ervan loopt, zoals gepland, over meerdere jaren. In 2013 heeft de Tafel van Alders een eerste evaluatie gedaan van de uitvoering van deze



convenanten, en die was positief. De doelstelling om ernstige hinder in 2020 met 5% te beperken wordt ruimschoots gehaald: het aantal gehinderden neemt zelfs met meer dan 10% af ten opzichte van een situatie zonder deze hinderbeperkende maatregelen. Binnen het convenant Omgevingskwaliteit zijn in de afgelopen vier jaar enkele omgevingsprojecten gestart. Vijftien van de 51 aanvragen voor compensatie van ‘schrijnende gevallen’ zijn inmiddels toegekend.

Akkoord nieuw geluidsstelsel

In oktober 2013 is een akkoord bereikt aan de Tafel van Alders over een nieuw geluidsstelsel voor Schiphol. Het oude stelsel met 35 handhavingspunten bleek in de praktijk moeilijk uit te leggen: als handhavingspunten 'volliepen' bij gebruik van voorkeursbanen die minder mensen hinderden, moest het vliegverkeer worden verplaatst naar een baan die juist meer hinder opleverde. Het nieuwe geluidsstelsel is gebaseerd op regels voor voorkeurs baangebruik en twee jaar getest. Voor het gebruik van start- en landingsbanen is in dit nieuwe stelsel een voorkeursvolgorde vastgesteld waarbij onder de verschillende weersomstandigheden díe banen worden ingezet die de minste mensen hinderen. Tegelijkertijd zet de Luchtverkeersleiding Nederland zo min mogelijk banen tegelijkertijd in.

De voorzitter van het overleg, oud-minister Hans Alders, heeft het advies aangeboden aan staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu. Het nieuwe stelsel kwam in januari 2014 in de publiciteit doordat een onderzoeksbureau, ingeschakeld door gemeente Amstelveen en twee Amsterdamse stadsdelen, concludeerde dat de Buitenveldertbaan te vaak was gebruikt. Uit een analyse van Luchtverkeersleiding Nederland blijkt dat deze baan volgens de regels is ingezet. De deelnemers aan de Tafel van Alders hebben zich hierna nogmaals aan het akkoord gecommitteerd.

Het wetsvoorstel voor het nieuwe geluidsstelsel wordt waarschijnlijk voor de zomer naar de Tweede Kamer gezonden.

Ontwikkelingen bij de regionale luchthavens

Nadat het Aldersadvies Lelystad in 2012 was uitgebracht, heeft Schiphol Group in 2013 bekendgemaakt de luchthaven Lelystad Airport verder te willen ontwikkelen. Schiphol wil dit doen voor niet-mainportgebonden verkeer met een maximale capaciteit van 45.000 vliegtuigbewegingen. Ten behoeve van het aanvragen van het luchthavenbesluit is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de MER opgesteld. Ook is een aantal stappen genomen in de luchtzijdige

Melders en aard meldingen bij Bas	2013	2012
Aantal melders	**4.624**	5.286
Aantal specifieke meldingen	**93.045**	84.674
Aantal periode meldingen	**28.189**	42.069
Aantal algemene meldingen	**537**	3.861

inpassing van het vliegverkeer dat voorzien is op Lelystad. Dit zal in 2014 moeten resulteren in een luchthavenbesluit voor Lelystad met een bijbehorend routebesluit wat juridisch de verdere ontwikkeling van Lelystad mogelijk maakt.

Geluidscapaciteit

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

In het gebruiksjaar 2013 hebben zich geen overschrijdingen op de handhavingspunten voor geluid voorgedaan. Met de invoering van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel voor Schiphol zullen de handhavingspunten verdwijnen; de verwachting is echter dat dit pas in 2015 in officiële wetgeving wordt opgenomen.

Aanspreekpunt voor omwonenden

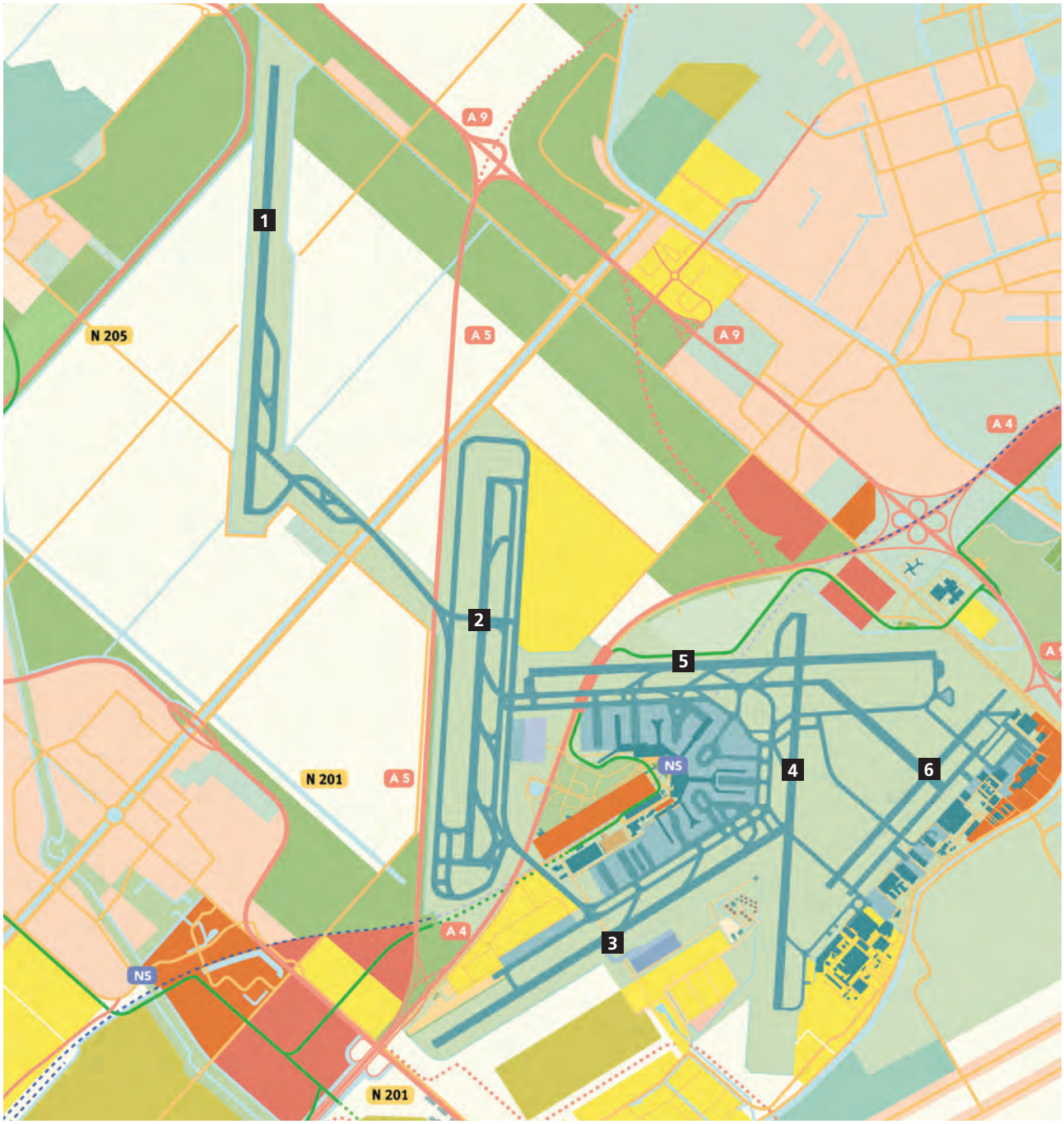
Het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas), een stichting van Luchtverkeersleiding Nederland en Schiphol, geeft informatie over het vliegverkeer en wonen rondom Schiphol. Bas heeft in 2013 een aantal verbeteringen in de informatievoorziening doorgevoerd. In samenwerking met de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) legt Bas huisbezoeken af aan veelklagers en andere omwonenden die zich ernstig gehinderd voelen en behoefte hebben aan persoonlijk contact. Bas organiseerde een bijeenkomst voor bewoners en bewonersvertegenwoordigers van CROS en VGP (Vereniging Gezamenlijke Platforms) om de Bas-rapportages en de website toe te lichten.

Sinds 1 november 2013 kunnen omwonenden op de website ‘het verslag van de dag' lezen. In hoofdlijnen is samengevat hoe het baangebruik is geweest en waarom juist deze inzet van start- en landingsbanen nodig was. Ook wordt een koppeling gemaakt met de preferentietabel uit het nieuwe normen- en handhavingsstelsel. Het verslag verschijnt aan het begin van de avond en kijkt een dag terug en geeft een vooruitblik voor de rest van de dag. Met dagelijkse verslag speelt Bas in op de wens van de omgeving om meer inzicht te krijgen in het baangebruik van Schiphol. Op de website van Bas wordt de informatie over baanonderhoud het meest bekeken. Tot slot zijn de vliegtuigbewegingen in de module ‘Vliegverkeer InZicht’ nu zonder vertraging te volgen.

Melders en meldingen

In het operationeel jaar 2013 hebben 4.624 personen die hinder ondervonden van het vliegverkeer hierover één of meer meldingen ingediend bij Bas. Van deze melders behoren er 27 (0,6%) tot de zogenoemde 'veelmelders'. Zij waren verantwoordelijk voor 67,8% van alle meldingen in 2013. Bas besteedt in zijn jaarrapportage vooral aandacht aan de groep mensen die geen veelmelders zijn. De 4.597 personen uit deze focusgroep dienden 19,3% minder specifieke meldingen in, 30,2% minder periode meldingen en 9,3% minder algemene meldingen.

De maanden juli en augustus zijn traditioneel de maanden met het grootste aantal meldingen. Vanwege vakantieverkeer is het aantal vliegtuigbewegingen in die periode het hoogst. Doordat de wind tijdens het gebruiksjaar 2013 meer uit noordelijke tot oostelijke richtingen waaide, is het baangebruik in noordelijke richting toegenomen. Dit baangebruik zorgde voor minder periode en algemene meldingen. De meeste specifieke meldingen gaan over opstijgende zware vrachttoestellen tijdens de laatste startpiek van de dag en hebben betrekking op geluidshinder.



Landingsbanen

Naam	Locatie	Lengte	Breedte	% starts*	% landingen*
1 Polderbaan	18R - 36L	3.800 meter	60 meter	30	34
2 Zwanenburgbaan	18C - 36C	3.300 meter	45 meter	10	16
3 Kaagbaan	06 - 24	3.500 meter	45 meter	34	26
4 Aalsmeerbaan	18L - 36R	3.400 meter	45 meter	17	13
5 Buitenveldertbaan	09 - 27	3.453 meter	45 meter	7	8
6 Schiphol Oostbaan	04 - 22	2.014 meter	45 meter	2	3

* Starts en landingen in operationeel jaar 2013

Klimaat en milieu

Klimaatverandering en grondstofschaarste zijn mondiale thema's, ook in de luchtvaart. Schiphol kiest ervoor actief bij te dragen aan het oplossen van de problemen, zowel in haar eigen bedrijfsvoering als in samenwerkingen met haar partners. We proberen ook het gedrag te beïnvloeden van gebruikers van de luchthaven en van medewerkers, bijvoorbeeld als het gaat om de keuze van vervoer, het scheiden van afval, hergebruik van materialen of zuinig omgaan met energie. Deze klimaat- en milieugerelateerde onderwerpen zijn ondergebracht in de maatschappelijke thema's Klimaatvriendelijke luchtvaart, Bereikbaarheid en luchtkwaliteit en Grondstofschaarste.

Het milieubeleidsplan bestaat uit de compartimenten lucht, energie, water, geluid, afval, bodem, gevaarlijke stoffen en natuur en landschap. Doelstellingen, taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en werkafspraken voor de beheersing van milieurisico's zijn vastgelegd in het milieumanagementsysteem. Deze activiteiten staan centraal in het tactisch milieu-overleg en milieu-incidentenoverleg.

Klimaatvriendelijke luchtvaart

Binnen dit thema werken we aan vermindering van energieverbruik, het zelf opwekken van duurzame energie en het steeds meer inzetten van elektrische vervoersmiddelen.

CO_2-reductie door Schiphol

Schiphol is CO_2-neutraal voor de eigen activiteiten op de locatie Schiphol. De belangrijkste veroorzakers van CO_2-emissies binnen onze eigen bedrijfsprocessen zijn energie (verwarming, koeling, verlichting) en mobiliteit (wagenpark).

Amsterdam Airport Schiphol berekent en rapporteert CO_2 sinds dit verslagjaar volgens de richtlijnen van het GreenHouseGas-protocol. Dat doen we omdat de organisatie van de Airport Carbon Accreditation benchmark de CO_2-systematiek van het GreenHouseGas-protocol heeft overgenomen. Bovendien is deze methode al in lijn met de G4-richtlijnen van het Global Reporting Initiative die wij in de toekomst gaan volgen.

CO_2 rapporteren volgens het GreenHouseGas-protocol betekent dat we rapporteren over de emissies in scope 1, 2 en 3 in plaats van control, guide en influence. Het grootste verschil is dat in de control-, guide- en influence-indeling het woon-werkverkeer en zakenreizen met het vliegtuig of de eigen auto tot de controlsfeer behoorden. Deze zijn met de nieuwe indeling verschoven naar scope 3. Daarnaast is in 2013 de methodiek gewijzigd waarmee we de CO_2-uitstoot van het gasverbruik berekenen. Met behulp van de graaddagen methode wordt het verbruik genormaliseerd. We kunnen daardoor nauwkeuriger verklaren of een af- of toename kan worden toegeschreven aan een verbetering van de energie-efficiency. Als de CO_2-uitstoot in 2012 volgens deze methode berekend was, dan was de uitstoot in dat jaar 1.511 ton lager geweest.

We reduceren actief onze footprint in scope 1 en 2: we besparen op ons energie- en brandstofverbruik, we gaan efficiënter om met energie en brandstoffen en wekken duurzame energie op en gebruiken biobrandstof. Daarnaast stimuleren we de afname van indirecte CO_2-emissies in scope 3 die worden veroorzaakt door zakenreizen en het woon-werkverkeer. Schiphol is CO_2-neutraal voor haar eigen activiteiten gedurende 2013 door het compenseren van de emissies van de activiteiten die in scope 1, 2 en deels 3 worden uitgevoerd.

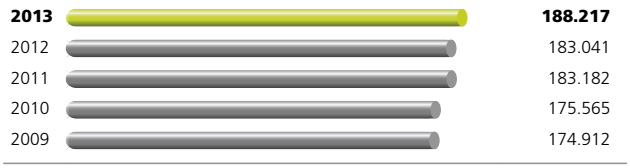
Zelf duurzame energie opwekken

In 2020 willen we 20% van onze energiebehoefte duurzaam opwekken. We passen al verschillende duurzame opwekmethoden toe die voor onze luchthaven het meest geschikt zijn, zoals bijvoorbeeld kleinschalige warmte- en koudeopslag in de bodem en in het beton van gebouwen. We onderzoeken samen met Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland of een deel van onze koudebehoefte door hen kan worden geleverd via rivierwater. Op het Panoramaterras zijn twee kleine windturbines geplaatst en de voorbereiding van een warmtekoude-installatie bij de G-pier is begonnen. Samen met lokale boeren, bedrijven en diverse overheden onderzoeken we daarnaast of we gewassen kunnen telen die onaantrekkelijk zijn voor vogels en als biomassa kunnen worden gebruikt. In 2013 is het eigen opwekpotentieel gestegen van 1,7% naar 2%.

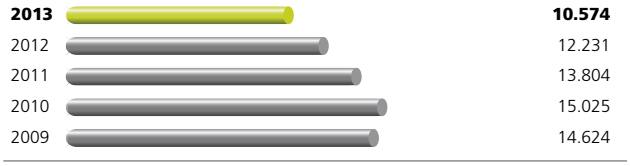
CO_2-emissies tonnen[1]	**Veroorzaakt door**	2013	**2012**
Scope 1	Aardgas en brandstoffen die worden verbruikt binnen de vergunning van SNBV	**19.309**	26.300
Scope 2	Elektriciteit	**85.639**	83.284
Scope 3	Indirecte emissies eigen activiteiten	**2.746**	3.246
	Totale CO_2-emissies	**107.694**	112.830

1) Dit betreft de uitstoot gedurende het operationeel jaar

Elektriciteitsverbruik Amsterdam Airport Schiphol
(x1.000 kWh / operationeel jaar)



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



Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport hebben in 2013 zonnepanelen aangelegd op het dak van de terminal. Het nieuwe hotel op Eindhoven Airport is eveneens voorzien van zonnecellen. Rotterdam The Hague Airport heeft daarnaast de gevel van de terminal geïsoleerd als voorbereiding op de installatie van warmte- en koudeopslag. Op Lelystad Airport is rietzwenkgras ingezaaid. Deze grassoort levert bij vergisting veel energie.

Energieverbruik terugdringen
Het energieverbruik voor wat betreft elektriciteit en aardgas is in 2013 opnieuw procentueel en in absolute termen gedaald, ondanks de lange winterperiode. De tendens is dat het gasverbruik afneemt, terwijl het elektriciteitsverbruik toeneemt. Dit komt onder meer door de elektrificering van het afhandelproces, bijvoorbeeld met meer elektrisch vervoer en gebruik van walstroom.

In de MeerJaren Afspraak met de overheid (MJA3) is afgesproken in de periode 2005 tot 2020 het energieverbruik elk jaar met 2% minder te laten toenemen dan zou mogen worden verwacht op grond van het aantal reizigers en uitbreidingen van het vastgoed. Deze afspraak is van toepassing op onze eigen activiteiten op de locatie Schiphol.

In 2013 hebben we een energie-efficiëntie van 5,9% gerealiseerd. Dit is gerealiseerd door onder meer de vervanging van alle beeldschermen met vluchtinformatie door ledschermen en de renovatie van parkeergarage P1. Door een speciale coating kan in die garage het lichtniveau omlaag. Verder zijn we in onze rekencentra begonnen met het aanbrengen van koudestraten, waardoor er minder hoeft te worden gekoeld. In de terminal zijn nu vrijwel alle klimaatinstallaties voorzien van een frequentieregelaar. Hierbij wordt de luchthoeveelheid aangepast aan de vraag en draaien de installaties niet onnodig op vol vermogen.

CO_2-benchmark
We doen mee aan de Airport Carbon Accreditation benchmark van onze brancheorganisatie Airports Council International. Eindhoven Airport behaalde in 2013 level 3+. Dit hoogste niveau geeft aan dat Eindhoven Airport in eerste instantie de CO_2-uitstoot op de luchthaven heeft teruggedrongen en in tweede instantie erin slaagt de resterende uitstoot te compenseren. Reductie en compensatie vinden plaats volgens (inter)nationale afspraken en mechanismen. Eindhoven Airport is de eerste luchthaven in de Benelux en de vijftiende luchthaven in de wereld die dit niveau heeft bereikt. We verwachten dat Schiphol in maart 2014 wordt beloond met de Airport Carbon Accreditation level 3+.

CO_2-reductie door klanten en partners
Niet alleen onze eigen bedrijfsactiviteiten veroorzaken CO_2-uitstoot. Ook de activiteiten van onze klanten en partners doen dat;zo veroorzaken bijvoorbeeld vliegtuigen en taxi's uitstoot. De uitstoot van deze activiteiten compenseert Schiphol niet. We kunnen daarom niet stellen dat de gehele luchthavenlocatie CO_2-neutraal is. Wel willen wij onze stakeholders die werkzaam zijn op de luchthaven beïnvloeden om ook maatregelen te nemen en op deze wijze geven we invulling aan de doelstelling om in 2020 op de locatie 30% minder CO_2 uit te stoten in vergelijking met het niveau in 1990.

Vliegen op biokerosine
Vliegen op biofuel is een maatregel die airlines kunnen nemen om hun CO_2-footprint te verminderen. KLM, SkyNRG en Schiphol werken samen met nog een aantal partners aan de doorbraak van biokerosine in de luchtvaart. Door de vraag naar biokerosine op gang te brengen en innovatie aan te jagen, proberen de partijen gezamenlijk de markt voor deze brandstof een impuls te geven. KLM is voorloper en maakte in 2013 gedurende een half jaar wekelijks een vlucht van New York naar Amsterdam op brandstof deels gemaakt van afgewerkt frituurvet.

Bereikbaarheid en luchtkwaliteit
Binnen het thema Bereikbaarheid en luchtkwaliteit willen we zowel werken aan een optimaal bereikbare luchthaven als aan een goede luchtkwaliteit op en rondom Schiphol. De focus ligt hier op schoon en minder wegverkeer van, naar en op Schiphol. We beperken ons in deze paragraaf tot de maatregelen die we nemen op het gebied van 'schoon wegverkeer'. De activiteiten ten behoeve van een bereikbaar Schiphol zijn opgenomen in Top Connectivity: bereikbaarheid.

Vergroenen eigen wagenpark

Een deel van het eigen wagenpark hebben we vervangen door schonere en zuiniger voertuigen. Er rijden 27 auto's op aardgas van de 125 die daarop kunnen rijden. Naar aanleiding van de proeven met biodiesel die we samen met KLM hebben uitgevoerd, hebben we halverwege 2013 300.000 liter biodiesel afgenomen van SkyNRG voor dat deel van het wagenpark dat niet elektrisch kan rijden. Dit betekent dat wij een jaar 30% biodiesel kunnen bijmengen van de tweede generatie, waardoor een CO_2-reductie van 24% wordt bereikt. Ongeveer 10% van ons leasewagenpark is elektrisch of plug-in hybride. De bestelling voor 35 elektrisch aangedreven bussen voor het vervoer van de passagiers op de platformen is geplaatst. Tussen parkeerterrein P3 en de terminal rijden sinds september schone bussen.

Vergroenen door klanten en partners

Op de platformen worden voor de afhandeling van de vliegtuigen in toenemende mate elektrisch aangedreven voertuigen ingezet. Eind 2013 was ongeveer 40% van het ground support equipment van KLM elektrisch aangedreven. De doelstelling is dit percentage uit te breiden naar 60% de komende drie jaar.

In het Luchthavenverkeerbesluit is vastgelegd dat de Auxiliary Power Units en Ground Power Units steeds minder zullen worden gebruikt. Beide stoten onder andere NO_x, roet en CO_2 uit. Om in de toekomst aan de wettelijke grenswaarden te blijven voldoen, zijn in de periode 2010-2013 61 (van de in totaal 93) vaste vliegtuigopstelplaatsen uitgerust met een elektrisch aangedreven voorziening van walstroom en een stroompunt voor preconditioned air. Hierdoor wordt het gebruik van kerosine en diesel op deze opstelplaatsen overbodig. Bijkomend effect hiervan is dat de CO_2-emissie daalt en dat de afhandelaren minder geluidhinder ervaren.

We zorgen ervoor dat het aantal laadpalen voor elektrische auto's op de parkeerterreinen gelijke tred houdt met de groei van het aantal elektrische auto's in Nederland. Voor huurders van gebouwen en terreinen op Schiphol realiseren we deze voorziening op maat. In 2013 is het aantal laadpalen op parkeerterreinen en parkeergarages uitgebreid. Ook op de personeelsparkeerplaatsen is het nu mogelijk elektrische auto's op te laden. Automobilisten hoeven niet te betalen voor de elektriciteit die ze afnemen. Uit metingen blijkt dat de oplaadparkeerplaatsen goed worden gebruikt. Regelmatig zijn alle parkeerplaatsen bezet door volledig elektrische auto's of plug-in hybrides. Op basis van

verbruikscijfers bepalen wij of we het aantal laadpalen verder uitbreiden.

Het accuwisselstation Better Place, dat werd gebruikt door drie taxibedrijven, is helaas failliet gegaan. We onderzoeken of er nieuwe toepassingen zijn voor het gebouw en de omliggende infrastructuur.

Grondstofschaarste

Schiphol neemt ook haar verantwoordelijkheid als het gaat om de beschikbaarheid van grondstoffen. Grondstoffen raken minder snel uitgeput als we er slim gebruik van maken of alternatieven inzetten.

Hergebruik van materialen

Grondstoffen worden schaarser en de energieprijzen blijven stijgen. Schiphol wil zorgvuldig omgaan met materialen en grondstoffen en zet daarom in op hergebruik. De vele bouwprojecten en ons eigen afvalbeleid bieden hiervoor kansen. Jaarlijks vervangen wij delen van de infrastructuur en slopen, renoveren en bouwen we gebouwen. Gemiddeld wordt 90% van het bouwmateriaal zoals beton, asfalt, kunststoffen, metalen leidingen en kabels hergebruikt. Het puin van de eerder gerenoveerde C-pier wordt bijvoorbeeld hergebruikt in de bouwprojecten die in 2013 zijn begonnen.

Schiphol vervangt een aantal passagiersbruggen die aan het einde van hun levensduur zijn. De bruggen zijn nog te waardevol en bruikbaar om ze te versnipperen voor de aluminiumsmelters. theGROUNDS heeft het initiatief genomen om de mogelijkheden voor hergebruik te onderzoeken.

Vanderlande Industries, Van Gansewinkel en Schiphol testen bagagebanden die zijn vervaardigd uit hergebruikte materialen. Dit vergt extra aandacht voor brandveiligheid: deze banden mogen niet onder een brandluik doorlopen, en onder de band is een stalen opvangbak geplaatst om brandverspreiding te voorkomen. Ook zijn extra voorwaarden gesteld aan het schoonhouden van de banden. Door de testen weten we dat deze bagagebanden ruim 50% minder energie verbruiken dan de huidige banden. Na een jaar vervangen en recyclen we de bandmatten.

Afval scheiden aan de bron

Reizigers, bedrijven op Schiphol en onze eigen medewerkers produceren jaarlijks in totaal 15.201 ton afval. Afval wordt gescheiden aan de bron, afgevoerd en gerecycled of omgezet in biobrandstof.

Het percentage hergebruik van het reguliere afval over het operationele jaar 2013 (zonder bouw- en sloopafval en glycolhoudend water) bedraagt 36%. Het jaar 2013 heeft in het teken gestaan van het verbeteren van scheiding aan de bron. De gescheiden inzameling van etensresten heeft geresulteerd in 725 ton ten opzichte van 540 ton in 2012.

Kwaliteit oppervlaktewater

De kwaliteit van het oppervlaktewater wordt beïnvloed door het ijsvrij houden van de vliegtuigen en het sneeuw- en ijsvrij houden van de start-, taxi- en landingsbanen en de platformen. We hebben een nieuwe sproeiwagen in gebruik genomen die efficiënter werkt. Daardoor is ontdooien in één sproeibeurt mogelijk. Er komen daardoor minder gladheidsbestrijdingsmiddelen in het oppervlaktewater. De gladheidsbestrijdingsmiddelen kaliumformiaat en glycol zijn weliswaar biologisch afbreekbaar, maar onttrekken wel zuurstof aan het water, waardoor waterflora en vissen kunnen sterven. Het percentage van het aantal dagen waarop het gemiddelde zuurstofgehalte meer is dan 3 mg/l op de drie handhavingspunten, bedroeg in 2013 91,3%.

Het winterseizoen 2012-2013 is zeer koud geweest, met maandelijkse gemiddelde temperaturen die onder het langjarige gemiddelde lagen. Januari, februari en maart hadden elk meer dan tien sneeuwdagen, wat meer is dan het langjarig gemiddelde.

Tijdens het winterseizoen is het waterkwaliteitsherstelplan (WKHP) operationeel. Dat voorziet in het verbeteren van de waterkwaliteit in de watergangen en dient tevens ter voorkoming van verspreiding van verontreinigingen buiten de grenzen van Schiphol. Afhankelijk van de waterkwaliteit, die we dagelijks met een meetsysteem monitoren, worden maatregelen op- of afgeschaald.

Schiphol & Paul van Joolingen

Voorzitter bewonersvereniging Hoofddorp-Noord

"Schiphol is een goede buur. In 2013 is het Landartpark Buitenschot feestelijk geopend. Een project van de gemeente, provincie en Schiphol. En voor ons, als buren van de luchthaven, een bijzonder project. Bijzonder omdat we samen, met alle partijen, in een langdurige samenwerking hebben gezocht naar een manier om het grondlawaai tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen. Het Landartpark Buitenschot is open; de eerste fase is gerealiseerd. Dit jaar gaan we het vervolg vorm geven. Schiphol is met de aanpak van vermindering van grondgeluid trendsetter; bij mijn weten is nergens ter wereld om deze reden een park aangelegd."

Duurzame werkgelegenheid

Duurzame werkgelegenheid is voorwaarde voor én resultante van een solide economische ontwikkeling van de mainport. We scheppen een klimaat waarin mensen kansen krijgen zich verder te ontwikkelen. De luchthaven telt circa 65.000 Schipholwerkers; medewerkers van de ongeveer 500 bedrijven op het luchthaventerrein en bij onze eigen organisatie.

Schipholwerkers

We bevorderen intersectorale mobiliteit via het Luchtvaart College Schiphol (voorheen Schiphol College). Het doel is dat medewerkers kunnen rouleren tussen de bedrijven die zijn gevestigd op het luchthaventerrein. Ook netwerkbijeenkomsten dragen bij aan de mobiliteit tussen medewerkers van bedrijven. We plaatsen mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt in samenwerking met de Dienst Werk en Inkomen (DWI) en het Luchtvaart College Schiphol. Deze laatste is bovendien verantwoordelijk voor een gecoördineerd stagebeleid op de luchthaven.

Goede relaties met externe partijen dragen eveneens bij aan een duurzame werkgelegenheid. We werken met de code van de Commissie Verantwoordelijk Marktgedrag. Schiphol is mede-initiatiefnemer en ondertekenaar van deze code waarin het belang van professionaliteit, kwaliteit en omgangsvormen in de branche is samengevat als 'verantwoordelijk marktgedrag'. De samenwerking tussen opdrachtgevers, werkgevers, werknemers en intermediairs is hierbij essentieel.

We helpen mee met het bestrijden van jeugdwerkloosheid in samenwerking met het Sectorfonds Luchtvaart. Dit fonds heeft tot doel het bevorderen van scholing, inzetbaarheid en arbeidsmobiliteit van huidige en toekomstige werknemers in de luchtvaartsector.

KLM partner in Luchtvaart College Schiphol

Per 7 oktober 2013 is KLM, naast Schiphol Group en het ROC van Amsterdam, toegetreden als partner van Luchtvaart College Schiphol. Hiermee is het college nog krachtiger én slagvaardiger in het ontwikkelen en organiseren van 'werken & leren' voor de luchtvaartsector. Luchtvaart College Schiphol bundelt de krachten van de aan luchtvaart gerelateerde bedrijven, het beroepsonderwijs en de overheidsinstanties in de regio en versterkt de arbeidsmarkt op Schiphol.

Het aantal groepen dat een van de 90 aangeboden trainingen volgde, is in 2013 gestegen naar 192; in 2012 volgden 59 groepen een van de toen nog 118 trainingen. Het aantal is onder meer toegenomen doordat medewerkers van Schiphol Nederland B.V. sinds 2013 beschikken over een duurzaam inzetbaarheidsbudget. De medewerkers kunnen dit budget besteden aan de aangeboden trainingen.

FTE's Schiphol Group per 31/12/2013
(in % per locatie)

Het Luchtvaart College Schiphol biedt mbo-opleidingen aan die specifiek zijn ontwikkeld voor het werk op de luchthaven en zijn gericht op beveiliging en de logistiek van luchtvracht. In 2013 zijn 528 mbo-deelnemers een opleiding begonnen. Dit zijn er minder ten opzichte van 2012 (795), toen het aantal beginnende deelnemers bijzonder hoog was. Het aantal geplaatste stagiaires is in 2013 gestegen naar 134 (2012: 75). Het aantal is hoger uitgekomen omdat het belang van stagiaires meer is benadrukt. Nieuw is de mogelijkheid een onbetaalde stage te volgen om werkervaring op te doen in de terminal; hiervan hebben 35 mbo-studenten gebruik gemaakt.

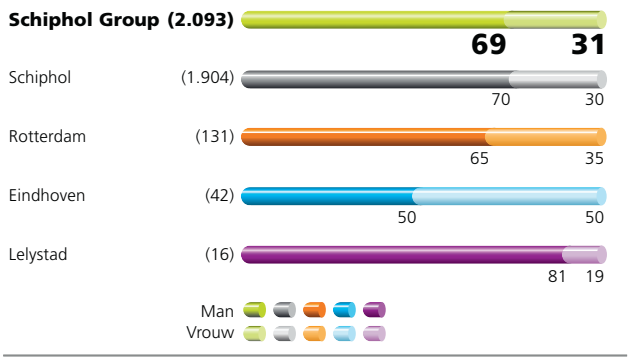
Leerbanen zijn bedoeld voor mensen zonder afgeronde opleiding of zonder werk. Door middel van een werk/leertraject zijn zij beter toegerust voor de arbeidsmarkt. De KPI wordt gemeten aan de hand van het slagingspercentage: in 2013 heeft 80,0% van de examenkandidaten van de werk/leertrajecten het diploma gehaald (2012: 87,5%).

Eigen medewerkers

We hebben betrokken en gemotiveerde medewerkers nodig die zich willen inzetten voor het succes van Schiphol Group. Zij zijn essentieel om onze strategische ambities te kunnen realiseren. Schiphol is een loyale werkgever, die investeert in medewerkers en aan hen de ruimte biedt zich voortdurend te ontwikkelen. Dit blijkt onder meer uit de hoge medewerkersbetrokkenheid en de relatief grote daling van het ziekteverzuim, die mede is gerealiseerd door het nieuwe werken. We zijn trots op de officiële erkenning die ons beleid dit jaar heeft gekregen in de vorm van de Randstad Award 2013, een prijs voor de meest aantrekkelijke werkgever van Nederland.

In 2013 is verder invulling gegeven aan het meerjarenplan *Veilige en Duurzame inzetbaarheid 2012-2014*. Duurzame inzetbaarheid omvat zowel mobiliteit als vitaliteit en draait om het goed en gemotiveerd kunnen werken nu en in de toekomst. Ons uitgangspunt is dat werken en leren onlosmakelijk bij elkaar horen. We hebben in 2013 de bewustwording over duurzame inzetbaarheid vergroot, onder meer door presentaties en workshops.

Man-vrouw verhouding Schiphol Group
(% van aantal medewerkers per locatie)



Schiphol stimuleert interne mobiliteit. We zijn ervan overtuigd dat verandering van functie of werkplek leidt tot een verhoging van de arbeidsproductiviteit. Met een mobiliteitspercentage van 15 is de doelstelling voor 2013 (12,5%) ruimschoots gehaald. Het stimuleren van interne mobiliteit is in 2013 opgenomen in de cao. Medewerkers kunnen een persoonlijk budget inzetten voor eigen ontwikkeling of vitaliteit.

We hebben een begin gemaakt met strategische personeelsplanning tot 2020. Daarmee kunnen we vroegtijdig inspelen op de capaciteit en kwaliteit die in de toekomst nodig is. Dat geldt zowel voor onze huidige als voor toekomstige medewerkers.

Diversiteit

Schiphol Group streeft ernaar een diverse organisatie te zijn, waarin alle medewerkers zich thuis moeten kunnen voelen, ongeacht bijvoorbeeld hun culturele achtergrond of sekse. Tot nu toe lag de focus op het aantal vrouwen in de top met als doel dat eind 2014 30% van de top vrouw moet zijn. Dat doel hebben we eind 2013 al gehaald: het percentage is gestegen naar 31%.

In 2013 hebben we ons beleid verder verbreed met LGTB (Lesbian, Gay, Transgender, Bisexual), culturele identiteit en mensen met een functiebeperking. In 2013 lag de nadruk vooral op het bekendmaken hiervan. De Lucille Werner Foundation (voorheen CAP 100) zet zich in om de afstand tussen mensen met een handicap en het bedrijfsleven te verkleinen. De stichting ondersteunt Schiphol met het aanbrengen van talenten met een functiebeperking. Net als in 2012 hebben we ook dit jaar vier mensen kunnen plaatsen.

Talent & Leadership-ontwikkeling

In 2013 hebben we in het bijzonder aandacht besteed aan mobiliteit, inzetbaarheid en performance-management. Ruim 50% van de leidinggevenden (niveau hbo+) van Schiphol Nederland B.V. heeft in 2013 een training gevolgd uit het Talent & Leadership-curriculum. Deze intensieve training, die aansluit op het vernieuwde performance-managementbeleid dat in 2012 is ingevoerd, is gericht op situationeel en coachend leiderschap. De focus ligt op resultaatafspraken die leidinggevenden en medewerkers maken. Het doel is de dialoog actiever en het beoordelingsproces transparanter en effectiever te maken. Er wordt veel aandacht besteed aan het maken van heldere resultaatafspraken, het voeren van gesprekken met medewerkers over duurzame inzetbaarheid en het voeren van effectieve functioneringsgesprekken.

We werken ook aan de ontwikkeling van medewerkers door middel van internationale samenwerking. In 2013 is een luchtvaartgerichte strategische opleiding georganiseerd, waaraan medewerkers van zowel Schiphol Group, Aéroports de Paris als Incheon International Airport hebben deelgenomen. Dit leidt zowel tot een versterking van ons internationaal netwerk als tot een rijke uitwisseling aan kennis en kunde. De personeelsuitwisselingen en detacheringen van medewerkers naar regionale en internationale luchthavens is voortgezet.

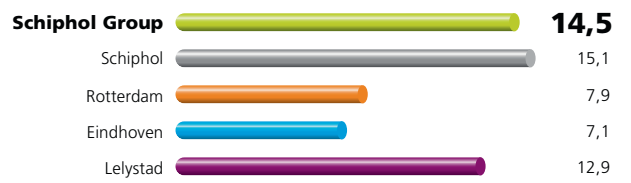
Ontwikkeling medewerkers in cijfers

Schiphol Group had eind 2013 2.093 medewerkers in dienst (2012: 2.131). Dit staat gelijk aan 2.045 fte (2012: 2.080 fte). Het aantal (seizoens)inhuurkrachten is in 2013 verder gedaald. In 2013 hebben wij, net als in 2011, een medewerkersbetrokkenheidonderzoek, de zogenaamde Schiphol Monitor, uitgevoerd onder alle medewerkers. Daar blijkt uit dat onze medewerkers ons bedrijf zeer waarderen. De betrokkenheid van de medewerkers scoort opnieuw hoog: 7,9 (2011: 7,9). Het verzuimpercentage bij Schiphol Nederland B.V. is het afgelopen jaar verder afgenomen tot 3,1% (2012: 3,7%). Daarmee is het ziekteverzuim nu lager dan de Verbaannorm van 3,4%.

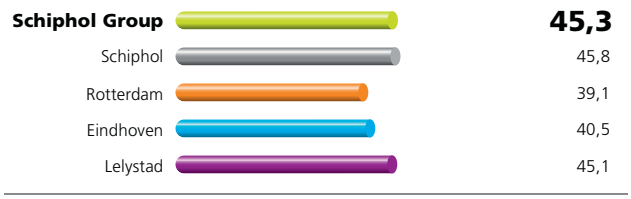
Leeftijdsopbouw medewerkers Schiphol Group
(aantallen per locatie)

	<30	30-40	40-50	50-60	60>
Schiphol Group (2.093)	**136**	**505**	**696**	**570**	**186**
Schiphol (1.904)	96	453	631	546	178
Rotterdam (131)	35	31	43	16	6
Eindhoven (42)	5	15	17	4	1
Lelystad (16)	-	6	5	4	1

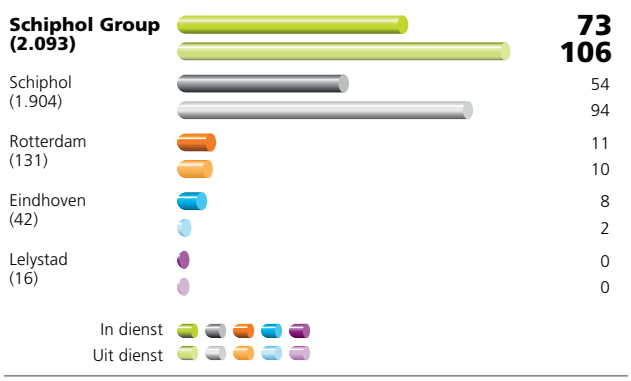
Gemiddelde lengte dienstverband Schiphol Group
(jaren per locatie)



Gemiddelde leeftijd medewerkers Schiphol Group
(jaren per locatie)



Personeelsverloop in aantal medewerkers
(per locatie)



Veilige inzetbaarheid

Onder veilige inzetbaarheid verstaan we dat medewerkers en derden zich bewust zijn van het belang van veilig werken in een veilige en gezonde (werk)omgeving. Daarnaast hebben we de zorg voor een veilige omgeving voor onze passagiers en bezoekers. Dit jaar hebben we verschillende actiepunten uit het meerjarenbeleidsplan *Veilige en Duurzame Inzetbaarheid 2012–2014* in gang gezet. Een aantal actiepunten is inmiddels gerealiseerd.

Op airside heeft in 2013 een tragisch ongeval voorgedaan met een bagagetrekker waarbij een voetganger was betrokken. De voetganger, een medewerker van een afhandelaar, is ten gevolge van het opgelopen letsel overleden. Inmiddels is onderzocht wat voor voetgangers de meest risicovolle oversteekplaatsen zijn. Deze locaties krijgen voorrang bij de uitrol van het in 2013 uitgewerkte voetgangersbeleid.

Om blootstelling aan dieselmotoremissie te beperken, hebben we het besluit genomen om in op- en overslagruimten van de terminal alleen nog EURO 4-motoren of hoger toe te staan. Voor de brandweerkazernes loopt een pilot met het dynamisch afzuigen direct aan de uitlaat van de voertuigen.

In april is met de sectorpartijen en de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW) stilgestaan bij de succesvolle samenwerking en resultaten om de arbeidsomstandigheden in de bagagegebieden te verbeteren. Hierin werd de gezamenlijke aanpak van Schiphol met de sectorpartijen geroemd en als voorbeeld gesteld voor Transport & Logistiek Nederland.

Veiligheid meten

Om het niveau van veiligheid te meten, zijn methodes vastgesteld voor het meten van de veiligheid van werken aan airside, in de terminal en bij werkzaamheden die worden uitgevoerd door contractors. Deze meetmethodes zijn vergelijkbaar met de Lost Time Injury Frequency (LTIF) voor bedrijfsongevallen. De procedure voor het melden van ongevallen en onveilige situaties is nu beter geborgd, zowel voor interne als externe meldingen. In aanvulling hierop is in 2013 een app ontwikkeld waarmee medewerkers onveilige situaties digitaal kunnen melden. Deze app komt in 2014 beschikbaar.

Schiphol hanteert de LTIF bij het registreren van bedrijfsongevallen van medewerkers die arbeidsverzuim tot gevolg hebben. Hiermee kunnen we zien hoe we het doen ten opzichte van andere bedrijven binnen of buiten de branche, maar we kunnen ook bijhouden hoe de situatie is ten opzichte van voorgaande jaren. In 2013 kwam Schiphol Nederland B.V. (exclusief de brandweer) uit op een LTIF van 0 (2012: 1,6). Voor de brandweer is het resultaat 14,2 (2012: 44,4). De oorzaak zijn drie sportblessures van brandweerpersoneel tijdens de uitoefening van hun werk.

Grote bouwoperaties brengen risico's met zich mee. Schiphol stelt de veiligheid van alle gebruikers en medewerkers van de luchthaven voorop. We zijn in 2013 begonnen met het programma ‘Verbeteren van veiligheid op en rond bouw- en onderhoudswerkzaamheden’. Schiphol zal er alles aan doen om alle veiligheidsrisico's tot een minimum te beperken en alle personen optimaal te beschermen. De twaalf gouden veiligheidsregels zijn daarvoor de basis. Tijdens de bouwwerkzaamheden zijn meer medewerkers van andere (bouw)bedrijven aanwezig dan normaal. Ook hen maken wij bewust van de veiligheidsrisico’s op de luchthaven.

Voor alle projectleiders en opdrachtgevers van Schiphol is een verplichte VCA-cursus (Veiligheid, gezondheid en milieu Checklist Aannemers) ontwikkeld inclusief specifieke Schiphol-informatie. Onze ambitie is dat alle contractors per 1 januari 2015 VCA gecertificeerd zijn. Daarnaast zal het projectbureau van Schiphol haar organisatie conform VCO (Veiligheid, gezondheid en milieu Checklist Opdrachtgevers) inrichten.

Veiligheid

Bij veiligheid op Amsterdam Airport Schiphol gaat het op de eerste plaats om luchtvaart-, brand- en verkeersveiligheid. De wet- en regelgeving is leidend. We gebruiken het Airside Veiligheid Management Systeem (AVMS) aan de luchtzijde en het Terminal Veiligheid Management Systeem (TVMS) in de terminal. In deze twee systemen houden wij informatie bij over relevante bedrijfsactiviteiten, operationele risico's en bijbehorende beheersmaatregelen en de proceseigenaren die hiervoor verantwoordelijk zijn. Amsterdam Airport Schiphol kan via het AVMS en TVMS de veiligheidsrisico's inventariseren, analyseren en beheersen.

Veiligheid op en rond start- en landingsbanen

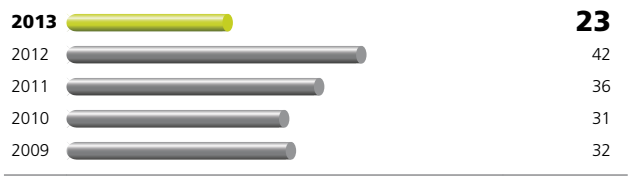
Bij de veiligheid rondom start- en landingsbanen gaat het om het voorkómen van situaties waarbij vliegtuigen of andere voertuigen ongewenst een start- of landingsbaan betreden. Onze inspanningen zijn dan ook gericht op zowel het verkleinen van de kans op een runway incursion, als op de vermindering van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

De meeste runway incursions bestonden uit kleine afwijkingen van procedures, zoals bijvoorbeeld het passeren van de stopstreep in plaats van het stoppen voor de stopstreep. In 2013 vonden 23 runway incursions plaats (42 in 2012), zonder ernstig gevaar. Het hoge aantal in 2012 was te wijten aan het meermalen op dezelfde dag gebruiken van een baan die niet was vrijgegeven.

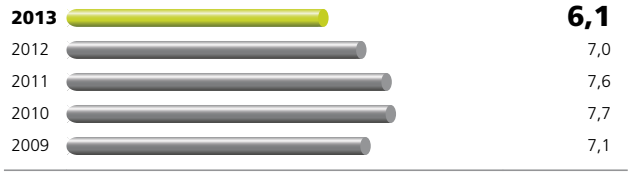
Door het Veiligheidsplatform Schiphol is een taskforce aangesteld die zich richt op het verbeteren van een aantal locaties waar runway incursions zich herhaaldelijk voordoen. Inmiddels is inzichtelijk gemaakt welke acties we kunnen ondernemen; enkele van deze zullen we in 2014 uitvoeren.

In 2013 zijn de werkzaamheden voor de aanleg van rijbaan Tango aan de zuidzijde van de Kaagbaan voortgezet. Deze rijbaan verbindt platform Vracht Zuidoost via de kop van de Kaagbaan met Schiphol-Centrum. Het kruisen van de Kaagbaan zal straks hoofdzakelijk op een andere, minder gevaarlijke locatie plaatsvinden. De kans op een ernstige runway incursion neemt daardoor af. De rijbaan zal volgens planning eind 2014 gereed zijn.

Aantal runway incursions op Schiphol
(per jaar)



Aantal vogelaanvaringen op Schiphol
(per 10.000 vliegtuigbewegingen)



Aanvaringen met vogels voorkomen

Vogels blijven een groot risico voor de vliegveiligheid. Om dit risico te beheersen heeft Schiphol Bird Controllers in het landingsterrein die 24 uur per dag, 7 dagen per week actief zijn. De verjaagoperatie is gemoderniseerd: de Bird Controllers registreren hun activiteiten digitaal op de 'Birdpad'. Alle verjaagacties kunnen direct worden aangevuld met detailinformatie zoals de soort, de locatie en het tijdstip van de actie.

We nemen ook maatregelen om te voorkomen dat vogels naar de luchthaven komen. We maken ons eigen terrein zo onaantrekkelijk mogelijk, bijvoorbeeld door het plaatsen van berken. De activiteiten van de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen zijn geïntensiveerd. In 2013 ongeveer 2.000 hectare graanteeltgebieden in de omgeving van Schiphol versneld ondergeploegd, 40% meer dan in 2012. Daardoor was er minder voedsel te vinden in de omgeving, wat tijdens de zomermaanden leidde tot minder overvliegende ganzen. We hebben een methodiek ontwikkeld waarmee we van tevoren kunnen toetsen hoe aantrekkelijk een bepaald nieuw gebied in de regio is voor vogels. In 2014 testen en verfijnen we de methodiek. Ook onderzoeken wij de mogelijkheden van geautomatiseerde vogeldetectie door middel van een pilot met een radarsyteem.

Wij vragen piloten om elke vogelaanvaring te rapporteren. Het aantal vogelaanvaringen in 2013 op de luchthaven Schiphol bedraagt 6,1 per 10.000 vliegtuigbewegingen (7,0 in 2012).

Ketenverantwoordelijkheid

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

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

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

We sturen indirect als het gaat om activiteiten van derden. We moedigen partijen die actief zijn op de luchthaven aan tot verduurzaming. Denk bijvoorbeeld aan het wagenpark, het energieverbruik, het woon-werkverkeer. Ten slotte kunnen we anderen beïnvloeden vanuit samenwerkingsverbanden die zich richten op een duurzame ontwikkeling van Schiphol. Voorbeelden: de landing- en take-offcyclus van vliegtuigen, het verkeer (vracht en passagiers) van en naar de luchthaven.

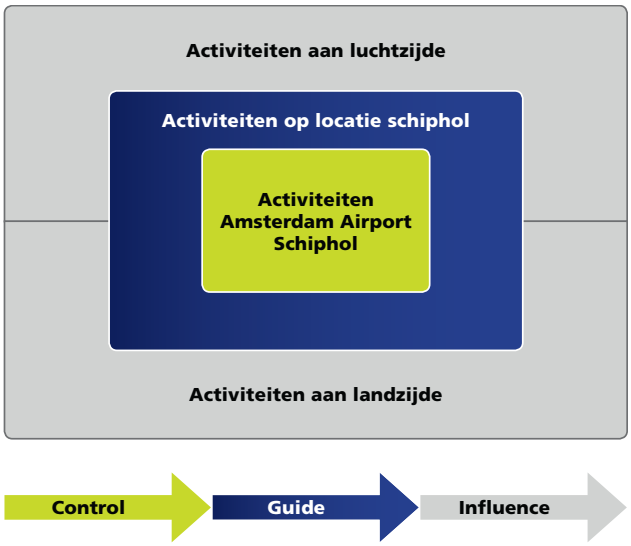
Verantwoord inkopen

Schiphol verwacht van haar leveranciers dat Corporate Responsibility is geworteld in hun bedrijfsvoering. In onze inkoopprocessen is het een belangrijk criterium. De vijf maatschappelijke thema's waaraan Schiphol wil bijdragen zijn daarbij leidend. Het is cruciaal dat partners in de keten elkaar scherp houden. Lees hier meer over in de paragraaf In gesprek met stakeholders.

De centrale inkoopafdeling van Amsterdam Airport Schiphol selecteert leveranciers waarvan de business areas producten en diensten kunnen afnemen. Uitgangspunt is dat (potentiële) leveranciers bewust bezig zijn met Corporate Responsibility. Het beleid wordt als selectiecriterium meegenomen in (Europese) aanbestedingen. Er gelden kaders en regels voor de inkoopactiviteiten, onder andere met betrekking tot arbeidsomstandigheden. Specifieke afspraken zijn opgenomen in de onderliggende contracten. Als een leverancier niet binnen de afgesproken kaders blijft, kan het contract worden beëindigd. Onderdeel van de aanbestedingswet is het proportionaliteitsbeginsel. Dit houdt in dat de keuzes die Schiphol maakt en de eisen en voorwaarden die wij stellen aan een leverancier bij een aanbesteding in redelijke verhouding dienen te staan tot de aard en omvang van de aan te besteden opdracht.

In 2012 hebben we een leverancierscode opgesteld voor onze grootste leveranciers waar Schiphol 80% van de ingekochte producten en diensten afneemt. Ongeveer 73% van deze leveranciers heeft de leverancierscode ondertekend.

In 2013 was 77% van ons totale inkoopvolume afkomstig van verantwoorde leveranciers die bewust bezig zijn met Corporate Responsibility. In 2012 lag dit percentage op 70,7%.



Maatschappelijke betrokkenheid

Zoals ook beschreven in Geluid en omgeving, tonen we via diverse initiatieven onze verbondenheid met de samenleving om ons heen. We dragen cultuur een warm hart toe. Al tien jaar hebben we een dependance van het Rijksmuseum in onze terminal. We steunen reeds vijftien jaar het BosTheater (het zomertoneel in het Amsterdamse Bos) en we sponsoren het jaarlijkse Prinsengrachtconcert.

Schipholfonds

Het Schipholfonds, dat in 1994 is opgericht om de maatschappelijke betrokkenheid van de luchthaven met de omgeving tot uiting te brengen, legt sinds 2012 de nadruk op het aanmoedigen van fysiek bewegen. Verenigingen en stichtingen zonder winstoogmerk die in de omgeving van Schiphol fysiek bewegen stimuleren, kunnen een aanvraag indienen voor een donatie.

In 2013 is de website van het Schipholfonds vernieuwd. Op de site zijn ook foto's en filmpjes te zien van SchipholTV van uitreikingen en van verenigingen die een donatie hebben gekregen. Sinds 2013 is het Schipholfonds ook actief op Twitter: @schipholfonds.

Het Schipholfonds geeft twee soorten donaties. De algemene donaties voor bijvoorbeeld sport- en spelmaterialen hebben een maximum van 15.000 euro per aanvraag. Daarnaast geeft het Schipholfonds grote donaties tot 100.000 euro per aanvraag. Bij grote donaties streeft het Schipholfonds ernaar om een project, activiteit of roerende zaak op het gebied van fysiek bewegen zo compleet mogelijk te realiseren. Het Schipholfonds vindt het belangrijk initiatieven op het gebied van bewegen voor mindervaliden te ondersteunen en dat wanneer mogelijk duurzame materialen worden gebruikt. Het streven is minimaal twee bijzondere aanvragen per jaar te honoreren.

Donaties

In 2013 hebben 61 organisaties een donatie gekregen met een totaalbedrag van 448.823 euro. In 2012 was dit nog 326.100 euro voor 46 organisaties. In 2013 werden zes grote donaties gegeven; aan de Koningsspelen in de gemeente Haarlemmermeer, SV DIOS uit Nieuw Vennep, Tennisvereniging Assendelft, voetbalvereniging FC Aalsmeer, Lawn Tennis Vereniging Zevenhoven en voetbalvereniging FC Altior in Langeraar.

De donaties die het Schipholfonds in 2013 heeft gegeven betroffen een grote verscheidenheid aan sportieve activiteiten. De grootste projecten zijn gerealiseerd bij voetbalvereniging DIOS, die een donatie van 55.761 euro ontving voor de aanleg van een jeugdoefenveld, dat wordt gebruikt voor de jongste spelers. DIOS kon hiermee tevens beginnen met G-voetbal, voor mindervaliden; SV DIOS verwacht in 2014 zelfs drie G-elftallen te hebben. Tennisvereniging Assendelft kon met een donatie van 34.140 euro twee nieuwe velden voorzien van ledverlichting.

UNICEF

Schiphol Group gaat steeds voor een periode van drie jaar een samenwerking aan met een goed doel. In 2012 is UNICEF onze partner geworden. Samen zetten wij ons in voor de positie van kinderen in de wereld. UNICEF is actief in 190 landen. Deze zomer hebben wij een UNICEF actie georganiseerd bij lang parkeren en in de terminal waarbij Schiphol Group zich samen met onze retail-business partners hebben ingezet om zoveel mogelijk malarianetten voor Burundi te kunnen realiseren. ‘Wij Gaan Voor 0' uitingen zijn het hele jaar prominent aanwezig geweest in de terminal en op Schiphol Plaza. Alle onverkochte reclame uitingen stellen we belangeloos beschikbaar voor UNICEF. Ook heeft UNICEF zelf in november een ledenwerfactie op Schiphol Plaza gevoerd voor hun actie Hero for Zero.

De opbrengst uit de collectezuilen was in 2013 ongeveer 150.000 euro. Binnen onze organisatie is een netwerk van een aantal enthousiaste ambassadeurs, die het verhaal van UNICEF doorvertellen aan hun collega's. Zij en veel andere medewerkers organiseren kleine en grote acties waarmee geld wordt opgehaald voor een goede gezondheidszorg voor kinderen in Burundi. In 2013 leverden deze acties samen met de retail actie in de terminal en de parkeeractie 43.673 euro op. Medewerkers van de afdeling ICT zorgen ervoor dat oude schermen en computers worden afgevoerd en verkocht of duurzaam ontmanteld door de stichting IT donations. Dit bracht 16.227 euro op.

Schiphol Group heeft in 2013 ongeveer 210.000 euro opgehaald. Dat bedrag zet UNICEF bijvoorbeeld in voor de verbetering van de gezondheid van kinderen in Burundi, onder andere door het verstrekken van malarianetten, voeding voor ondervoede baby’s en vaccinaties. Een malarianet kost bijvoorbeeld drie euro en de twee vaccins die nodig zijn tegen mazelen kosten 0,35 euro. UNICEF doet meer met de bijdrage, zoals het trainen van gezondheidswerkers.

Schiphol & Suzan van Zutphen

Trainee Schiphol Group

"Schiphol is een van de boegbeelden van de Nederlandse samenleving en daardoor een beetje van iedereen. Ik ben er trots op om voor zo'n bedrijf te mogen werken. De luchthaven is met haar 24/7-operatie een dynamische omgeving die mijn collega's en mij elke dag veel energie geeft. Mijn meest trotse momenten beleef ik tijdens bijzondere omstandigheden die een grote impact hebben op de operatie, zoals bijvoorbeeld sneeuw. Mijn collega's van kantoor helpen dan samen met de collega's van de operatie in weer en wind mee om de banen open te houden of anderszins de operatie op gang te houden. Als het nodig is, komt iedereen bijna vanzelfsprekend in actie. Dan blijkt maar weer: continuïteit zit niet alleen in techniek, maar vooral in de kracht van mensen."

Economische regulering

Schiphol Group voert een solide financieel beleid teneinde nu en in de toekomst op eigen benen te kunnen staan. De financiering van de onderneming betrekken we geheel zelfstandig en we doen dat met name via de kapitaalmarkt. Om dit te kunnen blijven doen is het van cruciaal belang dat de economische regulering ons hiervoor voldoende ruimte biedt.

Dual till regulering

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

Gereguleerde inkomstenstroom

Voor elke landing en elk vertrek betalen de luchtvaartmaatschappijen start- en landingsgelden. Voor iedere vertrekkende passagier betalen zij een passenger service charge en een security service charge, en voor het parkeren van toestellen op de luchthaven betalen ze vliegtuigparkeergelden. Momenteel stelt Schiphol de tarieven nog jaarlijks vast. Dit gebeurt na uitvoerige consultatie van de luchtvaartmaatschappijen, onder toezicht van de Autoriteit Consument en Markt (ACM).

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

In 2013 is een gereguleerde vermogenskostenvoet (gereguleerde WACC) van 3,8% gehanteerd. De gerealiseerde rendementen op de aviation-activiteiten liggen daar beduidend onder als gevolg van de vrijwillige bijdragen door Schiphol Group vanuit non-aviation activiteiten. Mede daarom is het rendement van de business area Aviation al een aantal jaren bijzonder laag en is er in 2013 een RONA van 2,0% gerealiseerd (2012: 2,3%). Dit is beduidend onder het gemiddelde van heel Schiphol Group dat in 2013 op 6,1% ligt.

Tegelijkertijd voert Schiphol een efficiënte bedrijfsvoering om de operationele kosten per passagier zo laag mogelijk te houden en het rendement op de gereguleerde asset base te verhogen. Op die manier kunnen de tarieven voor de luchtvaartmaatschappijen op een concurrerend niveau blijven.

Niet gereguleerde inkomstenstroom

Schiphol Group realiseert ook een belangrijke omzetstroom uit niet-gereguleerde activiteiten: winkelverkopen, concessie-inkomsten uit winkels, horeca en diensten, verhuringen, media, vastgoedontwikkeling, autoparkeergelden en internationale activiteiten. De havengelden op de regionale luchthavens zijn evenmin gereguleerd. De niet gereguleerde inkomstenstroom levert een substantiële bijdrage aan het financiële resultaat van de groep en stelt haar in staat een gezonde financiële positie te behouden.

Economische regulering volgens Wet luchtvaart

In de Wet luchtvaart, die de economische regulering van Amsterdam Airport Schiphol voorschrijft, is er feitelijk sprake van een hybride dual till, aangezien deze een subsidiëring vanuit de non-aviation activiteiten bewerkstelligt. Dit komt doordat de wetgever verlangt dat Schiphol bij de allocatie van investeringsbedragen en kosten boekhoudregels hanteert die afwijken van IFRS-boekhoudregels. Daarbij heeft de wetgever ook een gereguleerde gemiddelde vermogenskostenvoet voorgeschreven om het maximale rendement te bepalen in plaats van een hogere marktconforme vermogenskostenvoet.

Daarnaast heeft Schiphol sinds de invoering van de regulering in 2006 vrijwillig afgezien van de maximaal toegestane tarieven om haar concurrentiepositie op de lange termijn verder te versterken. We hebben dan ook in de afgelopen jaren de kostenstijging als gevolg van de ingebruikname van de 70MB bagagesytemen en nieuwe securitymaatregelen niet volledig in de tarieven doorgevoerd, terwijl dit volgens de wettelijke regulering wel is toegestaan. In totaal komt dit neer op een derving van havengelden van 187 miljoen euro in de periode 2007-2013. Gegeven de uitdagende omstandigheden in de luchtvaartsector in de afgelopen jaren vinden we dat een logische keuze in het belang van de luchtvaart in Nederland. Deze geleidelijke tariefsontwikkeling is alleen mogelijk zolang de bijdragen uit de succesvolle non-aviation activiteiten het rendement van de groep op peil kunnen houden.

De afgelopen jaren is de Wet luchtvaart intensief geëvalueerd. We verwachten verdere besluitvorming in de Tweede Kamer over een aangepaste wet in 2014.

Toekomstige regulering

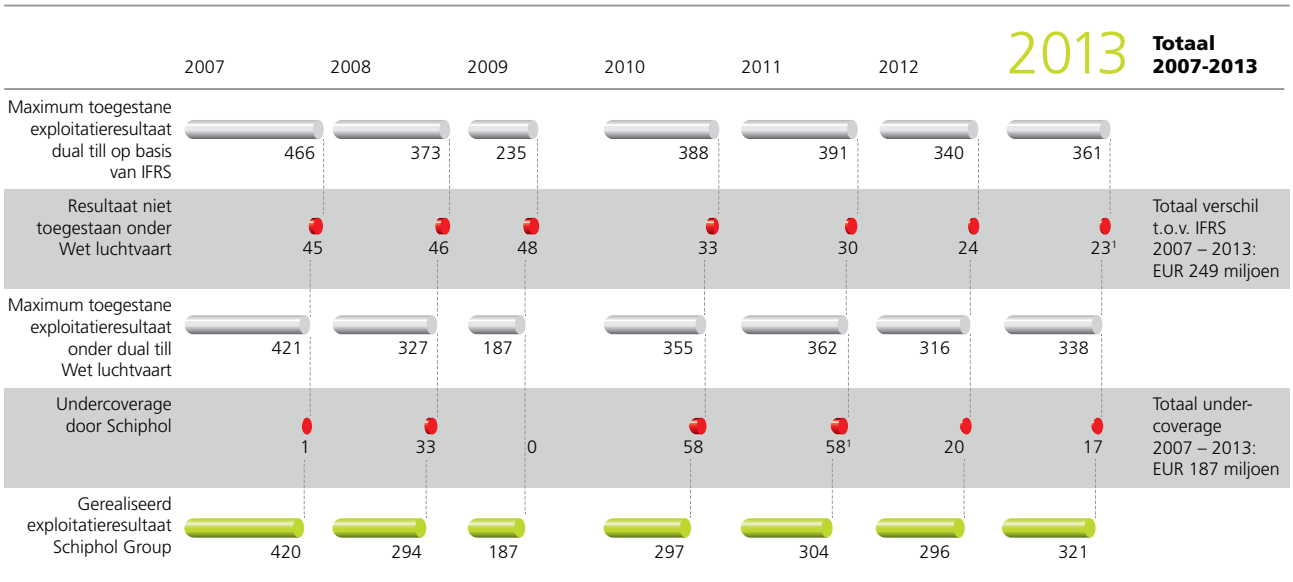
De evaluatie van de Wet luchtvaart zal leiden tot een aantal aanpassingen in de regulering. Een belangrijke aanpassing is de periode van de tariefvaststelling. Dit gebeurt nu jaarlijks. In de aangepaste wet wordt het tarief voor een periode van drie jaar vastgesteld. Vaststelling voor meerdere jaren draagt bij aan de stabiliteit en voorspelbaarheid van de tarieven, zowel voor de luchtvaartmaatschappijen als voor Schiphol.

Het huidige hybride dual till model blijft in de toekomst bestaan. Wel zal hierbij sprake zijn van een verplichte bijdrage van non-aviation activiteiten, in plaats van de vrijwillige bijdrage zoals deze tot nu toe door Schiphol werd toegepast. Hierbij is het uitgangspunt dat Schiphol gemiddeld over de driejaarstariefperiode een dusdanig normrendement moet kunnen halen dat zij in staat blijft zich zelfstandig te financieren tegen acceptabele kredietvoorwaarden en dat haar huidige credit rating behouden blijft. Bij de vaststelling van de verplichte bijdrage zullen ook elementen zoals de concurrentiepositie van Schiphol en marktomstandigheden in aanmerking worden genomen.

Verder zal voor grote investeringsprojecten een efficiencyprikkel worden geïntroduceerd. In geval van een overschrijding van het budget tijdens de uitvoering van een groot investeringsproject zijn de extra kosten gedurende de betreffende tariefperiode voor rekening van Schiphol; als de kosten van de uitvoering uiteindelijk lager uitvallen, zal het kostenvoordeel in gelijke mate worden verdeeld tussen de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol.

Andere aanpassingen van de wet hebben betrekking op verbeteringen in het consultatieproces, periodieke rapportage over kwaliteit en efficiency, de wijze waarop verschillen uit het verleden worden verrekend en de manier waarop de gereguleerde WACC zal worden bepaald.

Exploitatieresultaat onder dual till regulering
(EUR miljoen)



[1] Geconsulteerd bedrag, werkelijke correctie Wet luchtvaart wordt formeel vastgesteld in de Regulatory Accounts 2013, welke uiterlijk 31 mei 2014 wordt gepubliceerd.

Financiële gang van zaken

In 2013 heeft Schiphol Group solide financiële resultaten gerealiseerd, met name als gevolg van een verdere groei in het aantal passagiers en door een substantiële bijdrage uit de internationale activiteiten. Tegelijkertijd is sprake van een daling in de gemiddelde bestedingen per passagier en zijn de marktomstandigheden met betrekking tot vastgoed uitdagend; de bezettingsgraad van het vastgoed is gedaald ten opzichte van vorig jaar.

Netto-omzet

Onze netto-omzet is gestegen met 29 miljoen euro (+2,2%) van 1.353 miljoen euro in 2012 naar 1.382 miljoen euro in 2013.

De netto-omzet uit havengelden, de belangrijkste bijdrage aan de omzet, is met 28 miljoen euro (+3,6%) toegenomen van 788 miljoen euro in 2012 tot 816 miljoen euro in 2013. De stijging komt met 20 miljoen euro voor rekening van Amsterdam Airport Schiphol en is het gevolg van een stijging van de passagiers (+3,0%), een lichte stijging in vliegtuigbewegingen (+0,5%) en een tariefsverhoging van 0,5% per 1 april 2013. Van de havengelden komt een derde, 272 miljoen euro (2012: 267 miljoen euro) uit de securityheffingen. De drie regionale luchthavens realiseerden eveneens een stijging in de netto-omzet uit havengelden, gezamenlijk met 9 miljoen euro. Met name de stijging in passagiers op Eindhoven Airport (+14%) en Rotterdam The Hague Airport (+25%) heeft hieraan bijgedragen.

De stijging van de netto-omzet uit concessies met 3 miljoen euro (+2,3%) van 136 miljoen euro naar 139 miljoen euro is voor een belangrijk deel gerealiseerd binnen de business area Consumer Products & Services. De passagiersgroei en verbeterde gemiddelde concessiepercentages hebben het effect van de daling in bestedingen in de winkels achter de paspoortcontrole op Amsterdam Airport Schiphol met -4,8% naar 15,89 euro per vertrekkende passagier meer dan gecompenseerd. Met uitzondering van de bestedingen voor de bestemming China stonden de bestedingen met name in de tweede helft van het jaar onder druk.

De netto-omzet uit verhuringen is ondanks de lagere bezettingsgraad vastgoed gestegen met 3 miljoen euro van 151 miljoen euro naar 154 miljoen euro (+2,2%). De stijging is met name het gevolg van verbeterde afspraken met betrekking tot verrekening van servicekosten.

Ondanks de groei in passagiers is de netto-omzet uit winkelverkopen in de eigen winkels in 2013 gedaald met 2 miljoen euro (-1,3%) van 87 miljoen euro naar 85 miljoen euro als gevolg van de daling van de bestedingen per passagier.

De netto-omzet uit parkeren is toegenomen met 3 miljoen euro (+2,8%) van 96 miljoen euro in 2012 tot 99 miljoen euro in 2013. De stijging komt vooral voor rekening van de regionale luchthavens als gevolg van de sterke groei in passagiers. Amsterdam Airport Schiphol blijft concurrentie ondervinden van andere aanbieders van parkeergelegenheid uit haar directe omgeving.

EUR miljoen	2013	2012	%
Havengelden	**816**	788	3,6
Concessies	**139**	136	2,3
Verhuringen	**154**	151	2,2
Winkelverkopen	**85**	87	-1,3
Autoparkeergelden	**99**	96	2,8
Reclame	**19**	20	-0,8
Diensten en werkzaamheden derden	**18**	20	-10,6
Overige opbrengsten	**51**	55	-7,8
Netto omzet	**1.382**	1.353	2,2

Overige resultaten uit vastgoed

Door de oplevering van nieuwe panden die niet volledig zijn verhuurd en herontwikkeling van bestaande panden is de bezettingsgraad van het vastgoed gedaald tot 86,3% (2012: 91,8%). Anders dan vorig jaar zijn de waardeveranderingen per saldo licht positief, doordat de negatieve waardeveranderingen door met name herontwikkeling van kantoren zijn gecompenseerd door positieve waardeveranderingen van grondposities.

De waardeverandering van het vastgoed is 3 miljoen euro positief (2012: 24 miljoen euro negatief, met name gerelateerd aan Italië). In 2013 is er geen sprake van verkoopresultaat met betrekking tot vastgoed (2012: 12 miljoen euro verkoopresultaat door verkoop van een aantal vastgoedobjecten en grondpercelen).

Bedrijfslasten

De bedrijfslasten zijn gestegen met 20 miljoen euro (+2,0%) van 1.044 miljoen euro in 2012 naar 1.064 miljoen euro in 2013.

Exclusief de bijzondere waardeveranderingen op de vastgoedbeleggingen in beide jaren (2013: 17 miljoen en 2012: 32 miljoen euro, waarvan 9 miljoen euro verantwoord als overige bedrijfskosten) stijgen de kosten met 35 miljoen euro (+3,4%) van 1.012 miljoen euro in 2012 naar 1.047 miljoen euro in 2013 met name door hogere afschrijvingen en onderhoudskosten gerelateerd aan de volledige ingebruikname van het 70MB-bagagesysteem en versnelde afschrijvingen als gevolg van verbouwingen voor centrale security in het niet-Schengengebied van de terminal.

Exploitatieresultaat

Het exploitatieresultaat is gestegen met 25 miljoen euro van 296 miljoen euro in 2012 naar 321 miljoen euro in 2013 met name door een minder grote impact van vastgoedwaarderingen, inclusief bijzondere waardeveranderingen, waartegenover in 2012 een verkoopresultaat staat.

Financiële baten en lasten

Het negatieve saldo van financiële baten en lasten is in 2013 gestegen met 7 miljoen euro naar 95 miljoen euro. De totale interestkosten zijn nagenoeg gelijk gebleven en bedragen 99 miljoen euro, terwijl de rentebaten van onze deelneming Brisbane Airport in 2013 lager zijn (5 miljoen euro in vergelijking met 10 miljoen euro in 2012).

Resultaat deelnemingen

Het resultaat deelnemingen bedraagt in 2013 51 miljoen euro tegen 45 miljoen euro in 2012. Dit wordt onder andere veroorzaakt door het resultaat uit de deelneming Brisbane Airport dat 28 miljoen euro bedraagt (11 miljoen euro in 2012), met name als gevolg van de hogere waardering van derivaten en vastgoed.

Het aandeel in het resultaat van ADP is gedaald met 12 miljoen euro naar 22 miljoen euro, met name door waardemutaties van vastgoed en een hogere belastingdruk in 2013.

De resultaten die betrekking hebben op JFK IAT (5 miljoen euro) worden niet verantwoord onder resultaat deelnemingen, maar zijn onderdeel van de netto-omzet.

EUR miljoen	2013	2012	%
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	**604**	606	-0,4
Personeelsbeloningen	**186**	182	1,9
Afschrijvingen	**248**	215	15,6
Bijzondere waardeveranderingen	**17**	23	-23,4
Overige bedrijfskosten	**9**	18	-51,3
Bedrijfslasten	**1.064**	1.044	2,0

EUR miljoen	2013	2012	%
Aviation	**55**	63	-13,5
Consumer Products & Services	**182**	178	2,0
Real Estate	**53**	23	133,5
Alliances & Participations	**30**	32	-4,1
Exploitatieresultaat	**321**	296	8,2

Winstbelasting

De winstbelasting bedraagt 46 miljoen euro in 2013 tegenover 57 miljoen euro in 2012. De effectieve belastingdruk in 2013 is 16,5% en daarmee lager dan de effectieve belastingdruk in 2012 (22,6%) en lager dan het nominale tarief voor de vennootschapsbelasting (25,0%). De lagere effectieve belastingdruk wordt door een aantal eenmalige effecten veroorzaakt. Een eenmalige belastingbate van 8 miljoen euro is opgenomen vanwege het met terugwerkende kracht toepassen van de deelnemingsvrijstelling op het ontvangen RPS dividend. Daarnaast wordt een daling veroorzaakt door niet te verrekenen vennootschapsbelasting op verliezen in Italië van 7 miljoen euro in 2012 als gevolg van bijzondere waardeverminderingen.

Nettoresultaat

Het nettoresultaat over 2013 bedraagt 227 miljoen euro (199 miljoen euro in 2012). Het rendement op het eigen vermogen (ROE) is in 2013 uitgekomen op 7.0% (6,2% in 2012) en de RONA na belasting op 6,1% (5,7% in 2012).

Ontwikkeling van de balans

Het balanstotaal van Schiphol Group is met 0,7% toegenomen tot 5.828 miljoen euro ultimo 2013 (5.787 miljoen euro ultimo 2012). Het eigen vermogen is met 111 miljoen euro toegenomen tot 3.309 miljoen euro als gevolg van toevoeging van het nettoresultaat over 2013 van 227 miljoen euro, waar de uitkering van 109 miljoen euro aan dividend en negatieve mutaties in de reserves tegenover staan. De mutatie in reserves wordt voornamelijk veroorzaakt door de waardemutaties in de hedgetransacties; dit zijn de Japanse Yen valuta hedge (21 miljoen euro negatief) en twee forward-starting swaps (14 miljoen euro positief). Een deel van de forward-starting swaps is in 2013 afgewikkeld. In de balans is per eind december 2013 een resterende korte termijn verplichting opgenomen inzake de forward-starting swaps van 33 miljoen euro (2012: 106 miljoen euro). De forward-starting swaps zijn in 2011 afgesloten om daarmee de renteniveaus vast te leggen waartegen in 2013 en 2014 nog uitstaande EMTN leningen zijn inmiddels geherfinancierd.

Ontwikkeling van de kasstromen

De operationele kasstroom is in 2013 gestegen met 69 miljoen euro van 399 miljoen euro naar 468 miljoen euro, met name door een hoger exploitatieresultaat en verbetering van het werkkapitaal.

De kasstroom uit investeringsactiviteiten was in 2013 325 miljoen euro negatief in vergelijking tot 289 miljoen euro negatief in 2012. In 2013 is voor 310 miljoen euro geïnvesteerd in vaste activa (298 miljoen euro in 2012). De belangrijkste investeringen in 2013 waren:

- 41 miljoen euro voor centrale security in het niet-Schengengebied van de terminal;
- 37 miljoen euro voor groot onderhoud;
- 30 miljoen euro bijdrage voor de wegen rondom Schiphol (A9/A4/N201);
- 27 miljoen euro voor Hilton hotel;
- 18 miljoen euro voor ICT;
- 16 miljoen euro voor security;
- 12 miljoen euro voor het hotel en terminal in Eindhoven;
- 12 miljoen euro herontwikkeling vastgoed (The Base);
- 11 miljoen euro voor het 70MB bagageprogramma.

Het saldo van de kasstroom uit operationele en investeringsactiviteiten – de vrije kasstroom – bedroeg 142 miljoen euro in 2013 tegen 110 miljoen euro in 2012. De kasstroom uit financieringsactiviteiten was 98 miljoen euro negatief in 2013 tegen 78 miljoen euro negatief in 2012 vanwege de afwikkeling van de forward-starting swaps. In 2013 werd 109 miljoen euro aan dividend uitgekeerd (98 miljoen euro in 2012). De nettokasstroom bedroeg 44 miljoen euro positief in 2013 (32 miljoen euro in 2012). Het saldo aan liquide middelen is gestegen van 445 miljoen euro eind 2012 naar 489 miljoen euro eind 2013.

Financiering

Het totale bedrag aan uitstaande leningen en leaseverplichtingen is in 2013 met 49 miljoen euro gestegen van 1.943 miljoen euro naar 1.992 miljoen euro. Schiphol Group beschikt over een leningsfaciliteit van 350 miljoen euro van de Europese Investeringsbank (EIB) waarvan het resterende deel van 170 miljoen euro in juli 2013 is opgenomen ter herfinanciering van een obligatielening van 176 miljoen euro die afliep. Schiphol Group heeft in september en oktober 2013 nieuwe overeenkomsten gesloten voor leningsfaciliteiten van 200 miljoen euro van de EIB respectievelijk 150 miljoen euro van KfW IPEX-Bank. Per 31 december 2013 waren deze faciliteiten nog niet getrokken. Verder heeft Schiphol Group in het vierde kwartaal twee obligatieleningen onder haar EMTN programma uitgegeven voor in totaal 70 miljoen euro met een looptijd van twaalf jaar. Bovenstaande faciliteiten zijn gebruikt om in januari 2014 een obligatielening van 371 miljoen euro af te lossen. Daarnaast heeft Schiphol Group de beschikking over een totaal van 400 miljoen euro aan bankfaciliteiten waaronder niet is getrokken. Schiphol Group dient onder een drietal gecommitteerde bankfaciliteiten (twee faciliteiten EIB en Handelsbanken ten behoeve van AREB) aan financiële covenanten te voldoen (EIB: 'own funds/total assets' van tenminste 30%; Handelsbanken: 'loan to value ratio' van maximaal 60% en een 'interest cover ratio' van minimaal 2). Er zijn verschillende financieringsovereenkomsten die een zogenaamde ‘change of control’-clausule kennen, meestal in combinatie met een rating covenant. In 2013 is Schiphol Group ruim binnen de afgesproken covenanten gebleven.

Aflossingsverloop
EUR miljoen

2014	**429**
2015/2018	389
> 2018	1.132

Ratio's

Wij hanteren een aantal financieringsratio's als onderdeel van ons financieringsbeleid. De belangrijkste financieringsratio's zijn de 'FFO/totale schuld' en 'FFO interest dekkingsratio'. Zo streven wij onder meer naar een 'FFO/totale schuld' ratio van tenminste 20%.

Funds From Operations (FFO) is de operationele kasstroom gecorrigeerd voor het werkkapitaal. De FFO is in 2013 gestegen van 475 miljoen euro naar 493 miljoen euro. De stijging van de FFO hield vooral verband met een stijging in het exploitatieresultaat gecorrigeerd voor onder meer afschrijvingen, bijzondere waardeverandering, overige resultaten uit vastgoed en mutaties in de voorzieningen.

De FFO/totale schuld bedroeg 24,7% in 2013; een lichte stijging ten opzichte van de 24,5% in 2012. De totale schuld is de ultimo stand van alle rentedragende schulden. Deze bedroeg 1.992 miljoen euro per 31 december 2013 (1.943 miljoen euro per 31 december 2012). De FFO interest dekkingsratio bedroeg 5,7x in 2013, een marginale verbetering ten opzichte van de 5,6x in 2012. Naast deze twee ratio's hanteren wij de leverage ratio (verhouding rentedragend vreemd vermogen ten opzichte van het totaal van het eigen vermogen en het rentedragend vreemd vermogen). Deze ratio is een resultante van het gevoerde financieringsbeleid en blijft van groot belang aangezien de Wet luchtvaart een veronderstelde leverage van 40% gebruikt om de vermogenskosten (WACC) voor de gereguleerde activiteiten van de business area Aviation te berekenen. Aan het einde van het verslagjaar bedroeg de leverage van Schiphol Group 37,6% (37,8% in 2012).

Rating

De langetermijnrating van Standard & Poor's is in december 2013 verhoogd van A naar A+ met een 'stable outlook' als gevolg van een aanpassing van de ratingmethodiek. De langetermijn rating van Moody's, A1 met een 'negative outlook', is in 2013 ongewijzigd gebleven. De kortetermijnrating van Standard & Poor's is P-1 en van Moody's A-1. Een goede en stabiele rating maakt het mogelijk om, ook onder lastige marktomstandigheden, tegen relatief aantrekkelijke condities financiering aan te trekken.

Governance

Verslag Raad van Commissarissen

A. Toezicht

De Raad van Commissarissen kijkt terug op een dynamisch en enerverend 2013, waarin de maatschappelijke functie van Schiphol wederom centraal stond. Het was een jaar waarin investeren de aandacht had: investeren in relaties en in de mainport. In dit verslag licht de Raad van Commissarissen toe hoe hij zijn toezicht heeft vormgegeven en de directie met advies terzijde heeft gestaan. Ook worden de belangrijkste inhoudelijke zaken besproken waarbij de Raad dit jaar betrokken is geweest.

Strategie en omgeving

Schiphol opereert in een uitdagende omgeving, terwijl de strategische context voor haar van groot belang is. Allereerst is de voortdurende economische crisis sinds 2008 een nieuwe realiteit voor de luchtvaart, die op Schiphol onder meer zichtbaar is door laag consumentenvertrouwen. Daarnaast verkeren luchtvaartmaatschappijen in moeilijke omstandigheden. Diverse van hen waren genoodzaakt grootschalige bezuinigingen te realiseren.

Tegelijkertijd is de luchtvaartsector een groeimarkt. Om die reden is het voor Schiphol Group noodzakelijk om langetermijninvesteringen te doen. Dat lijkt soms te wringen met de korte termijn omstandigheden zoals de economische crisis, maar Schiphol Group beschouwt haar taak op lange termijn. Om die reden is in 2013 hard gewerkt aan de ontwikkeling van Centrale Security niet-Schengen. Dit project is onder meer ingegeven door de steeds stringentere Europese regelgeving op het gebied van security. Ook heeft de Raad van Commissarissen de voortgang van het Masterplan besproken, waaronder de ontwikkeling van het A-gebied. Deze investeringen worden mede gedaan om ervoor te zorgen dat er voldoende wordt geïnvesteerd in de verbetering van de kwaliteit voor reizigers en de vergroting van de capaciteit om de groei in passagiersaantallen en grotere toestellen te faciliteren. De investeringen zijn gebaseerd op de verwachte groei in de luchtvaart, verandering in wetgeving en de huidige knelpunten in infrastructuur. Door anticiperend te investeren, beoogt Schiphol Group niet alleen nu, maar ook in komende jaren Europe's Preferred Airport voor haar reizigers te zijn en te blijven.

Jaarverslag

Hierbij biedt de Raad van Commissarissen het jaarverslag aan waarin de jaarrekening over 2013 is opgenomen. De directie heeft het jaarverslag opgesteld. PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. heeft de jaarrekening gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende controleverklaring. Wij verwijzen u hiervoor naar de Overige gegevens als onderdeel van de Financiële jaarrekening zoals opgenomen in dit verslag. De Auditcommissie heeft de jaarrekening uitvoerig besproken met de Chief Financial Officer (CFO), haar team en de externe accountant. Vervolgens heeft de Raad van Commissarissen, in aanwezigheid van de externe accountant, het jaarverslag met de directie besproken. De discussies die in dat verband zijn gevoerd, hebben de Raad van Commissarissen ervan overtuigd dat dit verslag aan alle voorschriften en aan de eisen van governance en transparantie voldoet. Het vormt een goede basis voor de verantwoording die de Raad van Commissarissen aflegt voor het gehouden toezicht.

De Raad van Commissarissen stemt in met de jaarrekening en kan zich verenigen met het voorstel van de directie een dividend van 135 miljoen euro over het uitstaande aandelenkapitaal uit te keren. Na ontrekking aan de herwaarderingsreserve van 5 miljoen euro en een vrijval uit de overige wettelijke reserves van 5 miljoen euro wordt het resterende deel van 93 miljoen euro toegevoegd aan de ingehouden winst. Op 16 april 2014 zal de jaarrekening tijdens de jaarlijkse Algemene Vergadering van Aandeelhouders ter vaststelling worden voorgelegd. De Raad van Commissarissen stelt voor dat aan de directie decharge wordt verleend voor het gevoerde beleid, dat aan de Raad van Commissarissen decharge wordt verleend voor het gehouden toezicht en dat de jaarrekening wordt vastgesteld.

Een derde belangrijke factor voor Schiphol is haar relatie met luchtvaartmaatschappijen. Bij het maken van de plannen worden de financiële belangen van de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol vanzelfsprekend zwaar meegewogen. Schiphol Group heeft als belangrijk doel een concurrerende marktplaats te ontwikkelen, zowel voor de luchthaven als voor de regio Schiphol. De opkomende concurrentie van luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije was ook in 2013 een zorg die het succes van Schiphol in de toekomst steeds minder vanzelfsprekend maakt. De veranderende wereld is zichtbaar in de hele sector, waar nieuwe luchtvaartmaatschappijen het speelveld veranderen. Niet alleen neemt de concurrentie van lowcostmaatschappijen toe, ook is te zien dat vooral airlines uit het Midden-Oosten hun operatie in Europa steeds verder uitbreiden en de markt met steeds grotere vliegtuigen bedienen. Schiphol heeft in 2013 het document Essentiële Elementen van de Mainport opgesteld. Met dit document is beoogd een duidelijke visie op netwerkkwaliteit en mainportbelang vast te leggen.

Tot slot is het leveren van duurzame prestaties een belangrijke strategische factor. Enerzijds gaat dat over ondernemen met respect voor mens, milieu en omgeving. Schiphol doet dat door duurzame waarde voor haar klanten en stakeholders te creëren, steeds met een goede afweging tussen people, planet en profit. Een ander aspect van het leveren van duurzame prestaties op lange termijn richt zich op Schiphol Groups internationale strategie. In 2013 heeft Schiphol op meerdere punten aandacht gehad voor buitenlandse investeringen. Niet alleen is in 2013 de samenwerking met Aéroports de Paris geëvalueerd als succesvol, maar ook heeft Schiphol samen met Aéroports de Paris en twee Braziliaanse partners een bod gedaan op een belang in Galeão International Airport in Rio de Janeiro. De Raad van Commissarissen is bij de voorbereidingen van het bod nauw betrokken geweest en betreurt het dat dit consortium het bod niet heeft gewonnen. Een participatie in een luchthaven in een groeiende economie met een sterk toenemende middenklasse is een goede manier om de mainport op lange termijn te versterken.

De Raad van Commissarissen concludeert dat de huidige strategie van Schiphol in het genoemde speelveld vol in uitvoering is. De Raad van Commissarissen steunt de directie in de toekomstgerichte positionering van Schiphol. Hieronder licht de Raad van Commissarissen de specifieke gebeurtenissen uit 2013 nader toe.

Belangrijkste gebeurtenissen in 2013

In 2012 en 2013 heeft de commissie Shared Vision onder voorzitterschap van de heer Alders onderzoek gedaan naar en gerapporteerd over diverse onderwerpen die de mainport raken. Het betreffen selectiviteitsbeleid, de tarieven die Schiphol in rekening brengt bij airlines, de evaluatie Wet luchtvaart, de concurrentie en de uitbreidingsplannen van Schiphol. In de commissie waren afgevaardigden van de overheid, KLM en Schiphol vertegenwoordigd. Namens Schiphol was de heer Hazewinkel, commissaris bij Schiphol, lid van de commissie. In mei 2013 heeft de commissie Shared Vision haar eindrapport aan de drie opdrachtgevende ministeries (de ministeries van Infrastructuur en Milieu, Financiën en Economische Zaken) uitgebracht. De Raad van Commissarissen heeft tijdens diverse vergaderingen gesproken over de ontwikkelingen rondom de commissie Shared Vision en de Raad constateert dat deze commissie heeft gezorgd voor een constructieve dialoog tussen overheid, KLM en andere stakeholders. Ook is de Raad van Commissarissen tevreden dat de gesprekken hebben geleid tot de basisprincipes van een nieuwe Wet luchtvaart. Per brief van 5 juni 2013 hebben de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Economische Zaken hierover aan de Tweede Kamer gerapporteerd. Als onderdeel van de discussies met de commissie Shared Vision over de publieke rol die Schiphol vervult, is in 2013 de statutaire doelomschrijving aangevuld met de zin die bevestigt dat het doel van Schiphol onder meer is ‘het bijdragen aan en het bevorderen van de continuïteit, kwaliteit en netwerkontwikkeling van Schiphol als vitale schakel in de Nederlandse economie’.

Het onderwerp van de werkzaamheden van de commissie Shared Vision raakt nauw aan mededingingsrecht. In juli is de ACM een onderzoek gestart dat samenhangt met de commissie Shared Vision en de relatie met KLM.

Naast de evaluatie van de Wet luchtvaart heeft de Raad van Commissarissen in 2013 veel aandacht gehad voor kostenbeheersing en voor het efficiënt bouwen en beheren van Schiphols infrastructuur alsmede voor total cost of ownership. De Raad van Commissarissen acht deze zaken essentieel voor de concurrentiepositie van Schiphol. De Raad van Commissarissen is verheugd dat, gelet op de veelheid aan aankomende investeringen, de directie hieraan ook in 2014 veel aandacht zal besteden. In 2013 heeft Schiphol op operationeel gebied goede resultaten geboekt, samen met KLM, andere airlines en sectorpartners. Wederom heeft het kantoorpersoneel van Schiphol de medewerkers in de terminal geholpen als service-assistenten. De Raad van Commissarissen is trots op deze medewerkers en op de medewerkers die naast hun gewone werkzaamheden in de koude wintermaanden begin 2013 de landingsbanen sneeuw- en ijsvrij hebben gehouden.

Overige onderwerpen

- In augustus 2013 heeft de Raad van Commissarissen het vijfjaren *Investment & Finance Plan 2014-2018* besproken en goedgekeurd. In december is het driejaren *Tactical Plan 2014-2016*, inclusief het budget 2014 en het daarbij behorende *Funding Plan* besproken en goedgekeurd. Het budget bevatte onder andere een sensitiviteitsanalyse voor

diverse onzekerheden zoals passagiersaantallen en vastgoedontwikkeling.
- In april en oktober hebben strategiedagen plaatsgevonden: de Raad van Commissarissen heeft met de directie gesproken over Schiphol Group in bredere context en over ontwikkelingen op de lange termijn. Onder meer zijn de externe marktontwikkelingen in de luchtvaart besproken, heeft de Raad van Commissarissen zich laten informeren over de ontwikkelingen in Europese wetgeving op het gebied van Liquids, Aerosols & Gels en is de vrachtstrategie van Schiphol aan de orde geweest. In beide vergaderingen heeft ook Schiphols internationale strategie aandacht gekregen, in het bijzonder voor wat betreft een mogelijke investering in Brazilië.
- In oktober 2013 heeft de minister van Financiën een nieuwe Nota Deelnemingenbeleid uitgebracht. Deze nota is door de Raad van Commissarissen besproken, met name ten aanzien van de governance.
- Verder heeft de Raad van Commissarissen via zijn Auditcommissie de (interne) risicomanagementsystemen en de belangrijkste risico's waar Schiphol Group mee wordt geconfronteerd, besproken. De Raad van Commissarissen onderschrijft en steunt het interne risicobeheersingssysteem (zoals beschreven in het Risicomanagement deel van dit verslag). Ook heeft de Raad van Commissarissen in oktober stilgestaan bij risicomanagement. De *risk appetite* ten aanzien van onder meer buitenlandse activiteiten is aan de orde geweest en er is gekeken naar de mogelijke samenloop en accumulatie van verschillende risico's en het weerstandsvermogen van Schiphol in geval risico's zich verwezenlijken. Met de directie concludeert de Raad van Commissarissen dat de risico's van opkomende concurrentie uit het Midden-Oosten en Turkije zijn toegenomen. In het algemeen is de Raad van Commissarissen van oordeel dat de risico's die resteren na genomen beheersmaatregelen in de laatste jaren zijn toegenomen. De Raad van Commissarissen constateert dat de directie binnen Schiphols risk appetite heeft geopereerd.
- Verantwoord ondernemen is een integraal onderdeel van de strategie van Schiphol. Corporate Responsibility was daarom in 2013 vanzelfsprekend een belangrijk punt op de agenda van de Raad van Commissarissen. De Raad van Commissarissen is zeer te spreken over de voortgang die Schiphol maakt op het gebied van CR, zowel voor wat betreft strategische onderwerpen als het bewustzijn binnen de organisatie. Ten aanzien van geluid en omgeving heeft de Raad van Commissarissen zich laten informeren over het Nieuwe Normen- en Handhavingssysteem.
- De Raad van Commissarissen heeft tijdens diverse vergaderingen met de directie gesproken over de verhouding met de aandeelhouders van Schiphol. Dat betrof onder meer de gang van zaken rondom de commissie Shared Vision, de evaluatie van de Wet luchtvaart, eisen aangaande rendement, beleid met betrekking tot havengelden, het beloningsbeleid en de benoeming van nieuwe en de herbenoeming van zittende directieleden.
- In december 2013 is de Management Letter van de externe accountant met de Auditcommissie en de Raad van Commissarissen besproken. Het oordeel over de kwaliteit van de interne beheersing ten aanzien van de financiële verslaggeving was dat deze adequaat is. Er zijn specifieke financiële en niet-financiële (zoals op het gebied van Corporate Responsibility) aanbevelingen gedaan op bepaalde onderwerpen die door Schiphol Group zijn opgevolgd of worden opgevolgd.
- In december 2013 heeft de Raad van Commissarissen een nieuwe externe accountant voorgedragen vanwege nieuwe wetgeving op het gebied van verplichte roulatie van accountantsorganisatie. Begin 2014 heeft de Algemene Vergadering van Aandeelhouders deze voordracht goedgekeurd.
- Naast de presentaties die door de directie zijn gegeven, hebben ook derden de Raad van Commissarissen geïnformeerd, bijvoorbeeld ten aanzien van een mogelijke investering in Brazilië. Ook heeft de Raad van Commissarissen over verschillende onderwerpen gesprekken gevoerd met sleutelfiguren buiten de officiële vergaderingen.

Financiële rapportage

Maandelijks heeft de Raad van Commissarissen van de directie rapportages ontvangen, waarin de actuele resultaten worden vergeleken met het budget 2013, de jaarverwachting 2013 en de resultaten van 2012. Ook is hierover in de gezamenlijke vergaderingen gesproken. Onderwerpen die onder meer aan de orde kwamen, waren de ontwikkeling van de operationele en commerciële resultaten en kosten, de ontwikkeling van verkeer- en vervoerscijfers en de impact daarvan op het budget, de rendementsontwikkeling alsmede de financiering en liquiditeitspositie van de onderneming.

Gelet op de uitdagende economische omstandigheden, heeft de Raad van Commissarissen nauwlettend gekeken naar het effect van de resultaatontwikkeling, de balansverhoudingen en de vermogenspositie op de kredietwaardigheid van de onderneming. De Raad stelt met tevredenheid vast dat ook in 2013 de credit rating van Moody's is gehandhaafd en dat de rating van Standard & Poor's is verhoogd naar A+. In 2013 is op basis van het *Funding Plan* bepaald hoe de financiering van de onderneming nu en in de toekomst kan worden veiliggesteld.

Bij de besluitvorming over een bieding op Galeão International Airport is rekening gehouden met de dubbele rol van de heer De Romanet de Beaune, die zowel commissaris bij Schiphol was als president-directeur van Aéroports de Paris is. Er hebben zich voor het overige geen transacties voorgedaan waarbij tegenstrijdige belangen van bestuurders,

commissarissen, aandeelhouders en/of externe accountant speelden of spelen die van materiële betekenis zijn voor de vennootschap en/of de betreffende bestuurders, commissarissen, aandeelhouders en/of externe accountant.

Centrale Ondernemingsraad

De Raad van Commissarissen, de directie en de Centrale Ondernemingsraad (COR) hebben in 2013 onder meer gesproken over vraagstukken rondom de commissie Shared Vision, de evaluatie van de Wet luchtvaart en het langetermijninvesteringsplan. Leden van de Raad van Commissarissen zijn bij twee van de vijf overlegvergaderingen van de bestuurder met de COR aanwezig geweest. Daarnaast hebben verschillende gesprekken tussen de COR en de vertrouwenscommissaris plaatsgevonden. De leden van de Raad van Commissarissen hebben deze bijeenkomsten steeds als constructief en informatief ervaren en gewaardeerd. Tot aan haar aftreden in december 2013 vervulde mevrouw Maas-de Brouwer de functie van vertrouwenscommissaris. De heer Cremers heeft deze functie overgenomen en heeft in dat verband in 2013 diverse gesprekken met de COR gevoerd.

B. Kwaliteitsborging

Samenstelling

De Raad van Commissarissen telde ultimo 2013 één vrouwelijk lid en vijf mannelijke leden. De directie telt één vrouwelijk lid en drie mannelijke leden. In de komende periode zal de Raad van Commissarissen zich samen met de directie blijven inzetten om tot een zo divers mogelijke verdeling van zetels binnen beide organen te komen. Schiphol zorgt er met het development- en leadershipprogramma voor dat zowel voldoende mannen als vrouwen zich kunnen ontwikkelen voor hogere management- en directieposities. In de volgende sectie van dit verslag wordt nadere persoonlijke informatie over elk lid van de Raad van Commissarissen verschaft.

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

Raad van Commissarissen	Geboortejaar en nationaliteit	Datum eerste benoeming	1. EU Globalisering	2. Luchtvaart	3. Vastgoed	4. Retail / E-business	5. Finance / accountancy / risk management	6. Corporate Responsibility	7. Marketing / Sales	8. Human resource management	9. Politiek en sociaal klimaat Schiphol	10. Corporate Governance / vennootschapsrecht	11. Expertise Amsterdam en regio
A. Ruys (voorzitter)	1947 Nederlands	2006	•			•			•			•	
T. Maas-de Brouwer (vice-voorzitter)*	1946 Nederlands	2001						•		•	•	•	
J. Brouwer	1955 Nederlands	2011				•		•	•	•			
F. Cremers	1952 Nederlands	2006	•		•		•					•	
H. Hazewinkel	1949 Nederlands	2009			•		•	•				•	
A. de Romanet de Beaune**	1961 Frans	2013	•	•	•		•						
M. Scheltema	1954 Nederlands	2010	•				•			•		•	
J. Wijn	1969 Nederlands	2012	•				•		•		•		•

* Commissaris tot en met medio december 2013
** Commissaris tot en met 14 oktober 2013

Alle leden van de Raad van Commissarissen zijn onafhankelijk in de zin van de Corporate Governance Code, met uitzondering van de heer De Romanet de Beaune, die president-directeur van Aéroports de Paris S.A. is, en de heer Wijn, die bestuurslid is van ABN AMRO Bank N.V. De heer De Romanet de Beaune heeft de Franse nationaliteit; de overige leden hebben de Nederlandse nationaliteit. De heer De Romanet de Beaune was commissaris van Schiphol Group tot en met 14 oktober 2013.

Permanente educatie

In het kader van de permanente educatie van de gehele Raad van Commissarissen heeft de directie in 2013, begeleid door een externe deskundige, een presentatie gehouden over de marktontwikkelingen in de luchtvaart. Tijdens de strategiedagen heeft de Raad van Commissarissen zich bovendien uitvoerig laten informeren over onder meer de evaluatie Wet luchtvaart en mogelijke verbeteringen van de economisch regulering. Ook heeft de Raad van Commissarissen zich mede onder begeleiding van externe deskundigen uitgebreid laten voorlichten over de economische en sociale omstandigheden van ondernemen in Brazilië. Tot slot heeft de directie een presentatie aan de Raad van Commissarissen gegeven over de winteroperatie op Schiphol.

Evaluatie

In 2013 heeft de Raad van Commissarissen een zelf evaluatie uitgevoerd, onder meer via een vragenlijst. Als leidraad bij de evaluatie zijn ook de aanbevelingen van de externe evaluatie uit 2010 betrokken en de actielijst die daaruit is voortgekomen. De zelfevaluatie is vooraf en na voltooiing van de vragenlijst in het besloten deel van de vergaderingen van de Raad van Commissarissen besproken. Deze werkwijze bevalt de Raad van Commissarissen onder meer omdat het de mogelijkheid biedt om zijn effectiviteit te verhogen.

C. Overige zaken

(Her)benoemingen

Bij de directie van Schiphol hebben zich in 2013 geen (her)benoemingen voorgedaan.
Per de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AVA) van april 2013 is de heer Hazewinkel op voordracht van de Raad van Commissarissen en met positief advies van de Centrale Ondernemingsraad benoemd voor een tweede en laatste termijn van vier jaar. De heer Hazewinkel blijft voorzitter van de Remuneratiecommissie en lid van de Auditcommissie.

In december 2013 liep de derde en laatste termijn van mevrouw Maas-de Brouwer af. De Raad van Commissarissen kijkt met dankbaarheid terug op de inspanningen en bijdrage van mevrouw Maas-de Brouwer aan Schiphol en aan de Raad van Commissarissen. Niet alleen was mevrouw Maas-de Brouwer een zeer waardevol lid van de Remuneratiecommissie en van de Selectie- en Benoemingscommissie; zij heeft ook een leidende rol gespeeld bij de ontwikkeling van de PACR-Commissie.

In oktober 2013 is de heer De Romanet de Beaune teruggetreden als commissaris bij Schiphol, vanwege een verschuiving van taken binnen de directie van Aéroports de Paris. In lijn met de overeenkomst die van kracht is tussen de aandeelhouders van Schiphol is het opvolgingstraject eind 2013 in gang gezet. Begin 2014 heeft de Algemene Vergadering van Aandeelhouders besloten om met ingang van 10 februari 2014 de heer Galzy te benoemen als commissaris namens Aéroports de Paris.

De wisselingen in de samenstelling van de Raad van Commissarissen hebben ertoe geleid dat de indeling van de commissies is gewijzigd. Daarvoor wordt verwezen naar onderstaand schema.

Vergaderingen

De Raad van Commissarissen kwam in 2013 acht maal bijeen. De vergaderingen van de Raad van Commissarissen werden steeds in aanwezigheid van de directie gehouden. Zowel voorafgaand als na afloop van de vergaderingen hield de Raad van Commissarissen besloten overleg. Daarnaast vonden zeventien vergaderingen van de respectievelijke subcommissies plaats. Voor een volledig overzicht van het aantal vergaderingen alsook de aanwezigheid van commissarissen wordt verwezen naar bijgevoegde schema's.

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

De Raad van Commissarissen bedankt de directie en de medewerkers van Schiphol Group van harte voor hun uitstekende inzet in 2013, zowel in de operatie als daarbuiten.

Schiphol, 13 februari 2014

De Raad van Commissarissen

Anthony Ruys (President-commissaris)

Jan Brouwer

Frans Cremers

Laurent Galzy

Herman Hazewinkel

Margot Scheltema

Joop Wijn

Commissie indeling per ultimo 2013

Raad van Commissarissen	Audit-commissie	Remuneratie-commissie	Selectie- & Benoemingscommissie	Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie
A. Ruys (voorzitter)			• (v)	
F. Cremers	• (v)		•	
H. Hazewinkel	•	• (v)		
M. Scheltema		•		•
J. Brouwer	•			•
J. Wijn			•	•
Vacature 1				
Vacature 2				

(v) = voorzitter

Vergaderingen van de commissies van de Raad van Commissarissen

Auditcommissie

De Auditcommissie heeft in 2013 drie keer vergaderd. De commissie heeft met de directie en de interne auditor en externe accountant uitvoerig de jaarrekening 2012, het jaarverslag 2012, de halfjaarcijfers 2013, de persberichten hierover, de Management Letter en het interne en externe auditplan 2013 besproken. Het Funding Plan is besproken en goedgekeurd door de Raad van Commissarissen.

De Auditcommissie heeft aandacht gegeven aan de internationale activiteiten van Schiphol. Ook is het beleid met betrekking tot verzekeringen en belastingen aan de orde geweest. Tot slot heeft de Auditcommissie bijzondere aandacht gehad voor risicomanagement en pensioenen. De Auditcommissie heeft in februari en december 2013 buiten aanwezigheid van directieleden en/of interne auditor met de externe accountant (PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.) gesproken. Tot slot is de Auditcommissie in 2013 nauw betrokken geweest bij het selectieproces dat heeft geleid tot het voordragen van een nieuwe externe accountant.

Selectie- en Benoemingscommissie

In 2013 heeft de Selectie- en Benoemingscommissie zeven keer vergaderd. De heer Wijn is in 2013 toegetreden tot de commissie in verband met de selectie- en benoemingsprocedure van de nieuw te benoemen commissarissen. Tezamen met een externe adviseur is de selectieprocedure doorlopen; in december 2013 heeft de Raad van Commissarissen twee kandidaten voorgedragen tot benoeming door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders in 2014. In 2013 had de commissie bijzondere aandacht voor de praktische implicaties van de Wet Bestuur en Toezicht. Eind 2013 is de opvolging van de heer De Romanet de Beaune besproken. Aangaande bovenstaande (her)benoemingen heeft de commissie steeds contact met zowel de Centrale Ondernemingsraad als de aandeelhouders.

Ook heeft de Selectie- en Benoemingscommissie in 2013 de procedure voor de opvolging van de heer Rutten als COO gevoerd, nu hij in augustus 2014 met pensioen gaat. Tot slot heeft de commissie de interne zelfevaluatie van de Raad van Commissarissen georganiseerd.

Remuneratiecommissie

De Remuneratiecommissie heeft in 2013 vier keer vergaderd. In 2010 en 2011 heeft uitvoerig overleg tussen commissarissen en de aandeelhouders van Schiphol plaatsgevonden om te komen tot een nieuw -gematigder- beloningsbeleid voor nieuw aan te stellen directieleden. In februari 2012 is gebleken dat niet alle aandeelhouders met dit nieuwe beleid konden instemmen. Op verzoek van aandeelhouders is besluitvorming hieromtrent uitgesteld. Inmiddels is in 2013 door de minister van Financiën een nieuwe Nota Deelnemingenbeleid uitgebracht, waarin ook de richtlijnen van het beloningsbeleid van het ministerie van Financiën bij staatsdeelnemingen staat beschreven. Deze herijking is door de Raad van Commissarissen als uitgangspunt genomen. Ultimo 2013 was een nieuw beloningsbeleid in concept gereed. Dit is begin 2014 aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders ter vaststelling voorgelegd.

Aanwezigheid commissarissen tijdens vergaderingen in 2013	**A. Ruys**	**T. Maas-de Brouwer***	**F. Cremers**	**A. de Romanet de Beaune****	**H. Hazewinkel**	**M. Scheltema**	**J. Brouwer**	**J. Wijn**
Raad van Commissarissen	8	7	7	1 (3***)	8	7	8	7
Auditcommissie	n.v.t.	n.v.t.	3	0 (1***)	3	n.v.t.	3	n.v.t.
Remuneratiecommissie	n.v.t.	3	n.v.t.	n.v.t.	4	3	n.v.t.	n.v.t.
Selectie- & Benoemingscommissie	7	6	7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4 (van 5)
Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie	n.v.t.	3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2	3	3
Totaal	**15**	**19**	**17**	**5**	**15**	**12**	**14**	**14**

* Commissaris tot en met medio december 2013
** Commissaris tot en met 14 oktober 2013
*** L. Galzy plaatsvervanger

Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie

De Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie heeft in 2013 drie maal vergaderd. De verificatie van de Corporate Responsibility-verslaggeving in het jaarverslag door de externe accountant is besproken alsook de CR-doelstellingen die in 2012 en 2013 aan de directie zijn gesteld.

In 2013 heeft de commissie uitgebreid stilgestaan bij de gang van zaken en communicatie rondom de commissie Shared Vision en de evaluatie van de Wet luchtvaart. Ook heeft stakeholder management de aandacht van de commissie gehad, inclusief het nieuwe normen- en handhavingsstelsel. De Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie heeft ook in 2013 veel aandacht gehad voor het belang van de reiziger op Schiphol. De Commissie is verheugd over het enthousiasme waarmee het CR-beleid wordt vormgegeven. Tot slot is in 2013 gesproken over het bewustzijn van Corporate Responsibility binnen de organisatie.

Vergadering	Aantal
Raad van Commissarissen	8
Auditcommissie	3
Remuneratiecommissie	4
Selectie- & Benoemingscommissie	7
Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie	3
Totaal	**25**

Raad van Commissarissen

mr. A. Ruys
(1947, Nederlandse nationaliteit)

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

- Lid Raad van Commissarissen British American Tobacco PLC
- Lid Raad van Commissarissen ITC Ltd
- Lid Raad van Commissarissen Janivo Holding B.V.
- Voorzitter Raad van Toezicht Aidsfonds/Stop Aids Now Stichtingen
- Voorzitter Raad van Toezicht Stichting Madurodam
- Voormalig Voorzitter Raad van Bestuur Heineken N.V.

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

Vice-voorzitter
Jaar eerste benoeming: 2001
Laatste termijn is in 2013 afgelopen

- Voorzitter Raad van Commissarissen Philips Electronics Nederland B.V.
- Lid Raad van Commissarissen Arbo Unie
- Voorzitter Governing Council Van Leer Group Foundation (tot juni 2013)
- Voorzitter Raad van Toezicht Van Gogh Museum
- Lid Curatorium VNO-NCW
- Voorzitter Utrecht Development Board
- Voormalig President HayVision Society
- Voormalig lid Eerste Kamer

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

Jaar eerste benoeming: 2011
Eerste termijn loopt af in 2015

- Voorzitter Directie Plus Supermarkten B.V. (per 1 januari 2014)
- Lid Raad van Commissarissen RFS Holding/Wehkamp.nl (afgetreden per 10 september 2013)
- Lid Raad van Commissarissen Albron B.V.
- Lid Raad van Commissarissen DA Retailgroep B.V.
- Lid Raad van Commissarissen Hoogvliet Supermarkten B.V. (afgetreden per 1 januari 2014)
- Lid Raad van Commissarissen Kring-apotheek B.V. (Alliance Healthcare Nederland)
- Lid Raad van Commissarissen Rabobank Sneek-ZWF
- Lid Raad van Commissarissen Optitrade Retailgroep B.V.
- Bestuurslid VEDIS Detailhandelsplatform
- Voormalig Voorzitter Raad van Bestuur Super de Boer N.V.
- Voormalig Voorzitter Directie C1000 N.V.

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

Jaar eerste benoeming: 2006
Tweede termijn loopt af in 2015

- Vice-voorzitter Raad van Commissarissen Royal Imtech N.V.
- Vice-voorzitter Raad van Commissarissen N.V. Nederlandse Spoorwegen
- Vice-voorzitter Raad van Commissarissen SBM Offshore N.V.
- Lid Raad van Commissarissen Koninklijke Vopak N.V.
- Lid Raad van Commissarissen Unibail-Rodamco S.A.
- Lid Raad van Commissarissen Parcom Capital Management B.V.
- Lid Commissie Kapitaalmarkt AFM
- Bestuurslid Stichting Preferente Aandelen Heijmans en Philips
- Voormalig CFO en lid van Raad van Bestuur van VNU N.V.

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

Jaar eerste benoeming: 2009
Tweede termijn loopt af in 2017

- Voorzitter Raad van Commissarissen TKH Group N.V.
- Lid Raad van Commissarissen Heisterkamp Beheer B.V.
- Vice-voorzitter Raad van Commissarissen Koninklijke Boskalis Westminster N.V.
- Voorzitter Raad van Commissarissen Sociaal Werkvoorzieningschap Centraal Overijssel Soweco N.V.
- Lid Bestuur Stichting ING Aandelen
- Lid Raad van Toezicht Nederlands Symfonie Orkest
- Lid Bestuur Stichting administratiekantoor Slagheek
- Voormalig voorzitter Raad van Bestuur VolkerWessels

A. de Romanet de Beaune
(1961, Franse nationaliteit)

Jaar eerste benoeming: 2013
Afgetreden in 2013

- President-directeur en CEO van Aéroports de Paris S.A.
- Directeur en Vice-voorzitter Raad van Bestuur TAV Havalimanlari Holding A.S (TAV Airports)
- Directeur en Vice-voorzitter Raad van Bestuur TAV Yatirim Holding A.S. (TAV Investment)
- Directeur en Vice-voorzitter Raad van Bestuur TAV TEPE AKFEN YATIRIM Insaat Ve Isletme A.S. (TAV Construction)
- Directeur en Voorzitter Média Aéroports de Paris
- Lid Executive Committee en Raad van Bestuur Airports Council International (ACI) Europe
- Directeur Musée du Louvre-Lens

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

Jaar eerste benoeming: 2010
Eerste termijn loopt af in 2014

- Lid Raad van Commissarissen ASR Nederland N.V.
- Vice-voorzitter Raad van Commissarissen Triodos Bank N.V.
- Lid Raad van Commissarissen TNT Express N.V.
- Non-executive Director Lonza Group Plc, Basel
- Extern lid van het Audit Committee Stichting Pensioenfonds ABP
- Raad (plaatsvervangend) Ondernemingskamer
- Lid Raad van Commissarissen Warmtebedrijf Rotterdam
- Vice-voorzitter Raad van Commissarissen Stichting Het Rijksmuseum
- Voormalig financieel directeur Shell Nederland B.V.

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

Jaar eerste benoeming: 2012
Eerste termijn loopt af in 2016

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

Directie

J.A. Nijhuis RA

(1957, Nederlandse nationaliteit)

President-directeur sinds 1 januari 2009

- Lid Raad van Commissarissen SNS Reaal N.V.
- Lid van de Board of Directors van Aéroports de Paris S.A.
- Lid ACI Europe Board en Lid Executive Committee
- Lid Raad van Toezicht Het Muziektheater Amsterdam
- Lid Amsterdam Economic Board, Voorzitter cluster Logistics
- Co-Voorzitter Platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol
- Lid van het Dagelijks- en Algemeen Bestuur VNO-NCW
- Lid Raad van Toezicht Stichting Leefomgeving Schiphol
- Lid Raad van Toezicht Kids Moving the World

mr. A.P.J.M. Rutten

(1951, Nederlandse nationaliteit)

Lid Directie/COO
sinds 1 september 2005

- Lid Raad van Commissarissen Eindhoven Airport N.V.
- Voorzitter Stuurgroep Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol Group

Aviation

drs. E.A. de Groot

(1965, Nederlandse nationaliteit)

Lid Directie/CFO
sinds 1 mei 2012

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

Alliances & Participations

drs. M.M. de Groof

(1957, Nederlandse nationaliteit)

Lid Directie/CCO
sinds 1 februari 2008

- Lid Raad van Commissarissen Eindhoven Airport N.V.

Consumer Products & Services

Real Estate

Key Management

Business areas

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

Regionale en internationale activiteiten

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

Staff & support

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

(per 1 januari 2014)

Centrale Ondernemingsraad

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

(per 1 januari 2014)

Corporate Governance

Algemeen

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

Directie

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

Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen van Schiphol Group telt minimaal vijf en maximaal acht personen en vergadert ten minste vier maal per jaar. Eind 2013 bestond de Raad van Commissarissen uit zes personen met twee vacatures. Begin 2014 is de Algemene Vergadering van Aandeelhouders gevraagd te besluiten over de benoeming van twee reeds voorgedragen kandidaten. De heer L. Galzy is op 10 februari 2014 benoemd als commisaris namens Aéroports de Paris S.A. De taak van de Raad van Commissarissen is het houden van toezicht op het bestuur van Schiphol Group en de algemene gang van zaken. Ook staat de Raad van Commissarissen de directie met raad terzijde.

Commissies van de Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen heeft vier subcommissies.

- De Auditcommissie heeft tot taak het houden van toezicht op onder meer de interne risicobeheersings- en controlesystemen, de jaarlijkse en halfjaarlijkse financiële verslaggeving en de financiering. Ook zaken als fiscaliteiten, treasurybeleid, verzekeringen en pensioenen vallen in de portefeuille van de Auditcommissie.
- De Selectie- en Benoemingscommissie heeft een voorbereidende taak bij de benoemingsprocedures inzake commissarissen en directieleden. Ook stelt zij daarvoor de selectiecriteria op.
- Tot de taak van de Remuneratiecommissie behoort bezoldigingsbeleid en de bezoldiging voor leden van de directie. Ook bereidt deze commissie het Remuneratierapport voor. Tot slot is de Remuneratiecommissie tezamen met de voorzitter van de Raad van Commissarissen verantwoordelijk voor de periodieke beoordeling van het functioneren van individuele directieleden en de rapportage hierover aan de Raad van Commissarissen.
- De Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie heeft een tweeledige taak. Enerzijds adviseert zij de directie en de Raad van Commissarissen over de relatie met aandeelhouders en de communicatiestrategie (Public Affairs). Anderzijds vervult de commissie een belangrijke rol bij de invulling van de maatschappelijke aspecten van ondernemen door Schiphol Group.

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

Corporate Governance Code

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

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

Sinds 2012 past Schiphol de bepalingen uit de Code over remuneratie op alle directieleden onverkort toe. De prestatiecontracten met ieder van de directieleden bevatten een 'claw-back' clausule (Corporate Governance Code bepaling II.2.11) en de mogelijkheid voor de Raad van Commissarissen om variabele beloning in bepaalde gevallen achteraf bij te stellen (Corporate Governance Code bepaling II.2.10). In 2013 is het 'pas toe of leg uit' overzicht van Schiphol Group in geactualiseerde vorm door de Raad van Commissarissen goedgekeurd.

In 2013 was de heer De Romanet de Beaune lid van de Raad van Commissarissen. Hij wordt als niet onafhankelijk aangemerkt in de zin van de Corporate Governance Code (bepaling III.2.1). Met de benoeming van de heer Wijn als commissaris past Schiphol niet langer het beginsel uit de Code toe dat maximaal één commissaris niet onafhankelijk is in de zin van de Code. De heer Wijn is lid van de Raad van Bestuur van ABN Amro, een zakelijke relatie van Schiphol Group. De heer Wijn zal zich bij ABN Amro onthouden van beraadslaging en besluitvorming over Schiphol Group en andersom. Schiphol Group is van oordeel dat daarmee de niet-onafhankelijkheid van de heer Wijn voldoende is geadresseerd.

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

Transacties in effecten

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

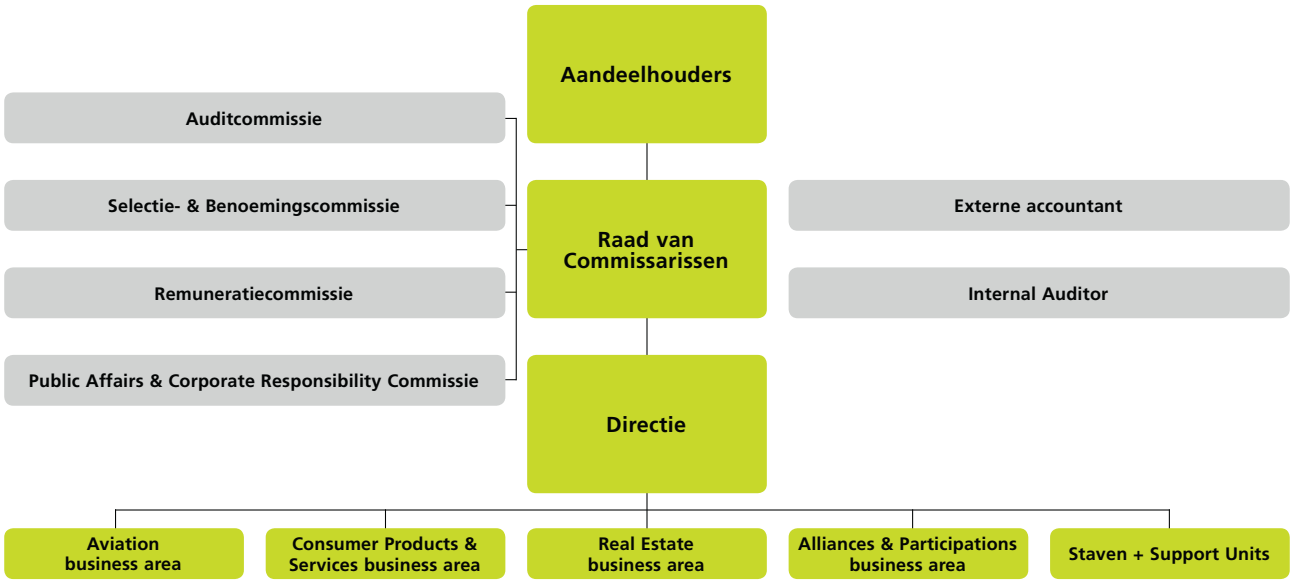
De directieleden en commissarissen onthouden zich van transacties in deze obligaties en in aandelen Aéroports de Paris S.A. De heer Hazewinkel houdt indirect obligaties in Schiphol Group, die ten tijde van zijn aanstelling reeds in bezit waren. De intentie is deze obligaties aan te houden tot het einde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

Schiphol, 13 februari 2014

De Raad van Commissarissen

De Directie

Corporate Governance structuur Schiphol Group



Organisatie van Corporate Responsibility

De President-directeur (CEO) is de eerstverantwoordelijke voor Corporate Responsibility. De CFO is verantwoordelijk voor het geïntegreerde jaarverslag. De directie bepaalt de visie en het beleid met betrekking tot Corporate Responsibility. Zij wordt hierin bijgestaan door het Management Team en door de commissie Public Affairs & Corporate Responsibility van de Raad van Commissarissen. De mate van realisatie van doelstellingen op het gebied van Corporate Responsibility is mede bepalend voor het beloningsbeleid.

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

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

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

Materieel thema	Eindverantwoordelijke	Uitdagingen	Concrete acties zie[1]
Netwerk van bestemmingen	CEO; gedelegeerd naar Director Aviation Marketing	Continueren intensieve relatie met stakeholders	Top Connectivity
Concurrentiepositie	CEO	Concurrentie van andere luchthavens	Top Connectivity Excellent Visit Value Financiële gang van zaken
Economische impact	CEO	Uitdagende economische omstandigheden	Top Connectivity Excellent Visit Value Competitive Marketplace Sustainable Performance
Geluid en omgeving	Manager Strategisch Stakeholder Management	Plannen van aanpak 2014-2020 ontwikkelen die de juiste thema's adresseren	Geluid en omgeving
Klimaatvriendelijke luchtvaart	Director theGROUNDS	Plannen van aanpak 2014-2020 ontwikkelen die de juiste thema's adresseren	Klimaat en milieu
Bereikbaarheid en luchtkwaliteit	CCO[2]	Plannen van aanpak 2014-2020 ontwikkelen die de juiste thema's adresseren	Bereikbaarheid Klimaat en milieu
Grondstofschaarste	Director Aviation Assetmanagement	Plannen van aanpak 2014-2020 ontwikkelen die de juiste thema's adresseren	Klimaat en milieu
Duurzame werkgelegenheid	Director Human Resources	Plannen van aanpak 2014-2020 ontwikkelen die de juiste thema's adresseren	Duurzame werkgelegenheid
Veiligheid	Director Aviation Safety, Security & Environment	Borgen van veilige omgeving	Veiligheid

1) Dit overzicht is niet uitputtend
2) Per januari 2014: Director Corporate Procurement

Remuneratie

Dit remuneratierapport bevat een uiteenzetting van het in 2013 gehanteerde beloningsbeleid voor de directie van Schiphol Group. Daarnaast bevat dit remuneratierapport een korte uiteenzetting van het nieuw vastgestelde directiebeloningsbeleid zoals dat vanaf 2014 wordt gehanteerd.

Het beloningsbeleid dat Schiphol Group hanteert voor het hoger management is een afgeleide van het directiebeloningsbeleid. De arbeidsvoorwaardelijke bouwstenen van het totale beloningspakket voor senior management zijn gelijk aan die voor de directie maar de hoogte van elke individuele arbeidsvoorwaarde ligt lager.

Algemeen beloningsbeleid voor de directie

Het huidige directie beloningsbeleid, dat tot stand is gekomen op voorspraak van de Raad van Commissarissen (RvC) en op 13 april 2006 is bekrachtigd door onze aandeelhouders, bevat de kaders waarbinnen de directieleden van Schiphol Group worden beloond. Het beloningsbeleid beoogt marktconformiteit op een zodanig niveau dat kwalitatief goed management kan worden aangetrokken en talent kan worden behouden voor de organisatie.

Het beloningsbeleid voldoet aan de best practice bepalingen over bezoldiging uit de Corporate Governance code en bestaat in hoofdzaak uit een vast deel en een variabel deel. Het variabele deel is bedoeld om het behalen van vooraf gedefinieerde korte en lange termijn doelstellingen te waarderen. Daartoe stelt de RvC aan het begin van ieder jaar in overleg met de directieleden concrete prestatieafspraken vast voor toekenning van de variabele beloning. Het uitgangspunt bij deze afspraken is dat ze uitdagend, meetbaar, maar ook beïnvloedbaar zijn. Naast financiële en operationele afspraken worden hierbij nadrukkelijk ook maatschappelijke afspraken gemaakt, bijvoorbeeld op het gebied van Corporate Responsibility en mainportontwikkeling. Aan het eind van ieder jaar beoordeelt de RvC in hoeverre de directieleden hebben voldaan aan de prestatieafspraken, op grond waarvan een variabele beloning aan de directieleden wordt toegekend.

Schiphol is bij de indiensttreding van mevrouw De Groot in 2012 een afwijkend arbeidsvoorwaardenpakket met haar overeengekomen. Dit vooruitlopend op de maatschappelijke discussie rondom 'topbeloningen' en de gesprekken die daarover destijds al werden gevoerd tussen de RvC en aandeelhouders. De afwijkingen ten opzichte van het hierboven aangehaalde formeel geldende beloningsbeleid hadden tot doel en effect een matiging van het totale beloningsniveau te creëren.

Arbeidsovereenkomsten

De Algemene Vergadering van Aandeelhouders benoemt de (statutair) bestuurders bij Schiphol Group voor een periode van vier jaar, en handelt daarmee in lijn met de Corporate Governance Code. Herbenoeming is hierbij mogelijk, in beginsel (opnieuw) voor een periode van vier jaar. De onderstaande tabel geeft de verschillende termijnen en bijbehorende einddata van deze termijnen weer per directielid.

	Functie	Termijn	Termijn eindigt op
Jos Nijhuis	CEO	Tweede	31 december 2016
Ad Rutten	COO	Tweede	31 augustus 2014[1]
Maarten de Groof	CCO	Tweede	31 januari 2016
Els de Groot	CFO	Eerste	30 april 2016

1) De RvC heeft de oorspronkelijke einddatum van de tweede termijn (31 augustus 2013) van de heer Rutten met één jaar verlengd. De heer Rutten zal aansluitend met pensioen gaan.

Voor alle directieleden geldt dat zij op basis van een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd in dienst zijn van N.V. Luchthaven Schiphol.

Opbouw remuneratiepakket

Vast inkomen

Het vaste inkomen van de President-directeur (CEO) bedroeg in 2013 384.711 euro bruto. Voor de COO en CCO gold een vast inkomen van 300.512 euro bruto over 2013. Met de CFO zijn in het licht van het verwachte nieuwe beloningsbeleid andere afspraken gemaakt. Anticiperend op het nieuwe beleid is in 2012 met mevrouw De Groot een hoger vast inkomen overeengekomen in ruil voor een meer beperkt

variabel inkomen. Onderstaand een overzicht van het vaste inkomen per directielid.

In EUR	Functie	Totaal vast inkomen
Jos Nijhuis	CEO	384.711
Ad Rutten	COO	300.512
Maarten de Groof	CCO	300.512
Els de Groot	CFO	325.000

Ondanks het feit dat in de cao onderhandelingen dit jaar een (beperkte) loonstijging is doorgevoerd en het gebruikelijk is dat de RvC eenzelfde loonindexatie voor de directie doorvoert, heeft de directie, net als in 2012, ook in 2013 besloten af te zien van enige loonsverhoging.

Variabele beloning

De RvC beschouwt variabel inkomen als een essentieel onderdeel van het totale beloningspakket. Variabele beloning dient als extra prikkel voor het behalen van vooraf vastgestelde ondernemingsdoelstellingen en is daarmee in de ogen van de RvC een uitstekend instrument voor een gecontroleerde, transparante en evenwichtige ontwikkeling van de organisatie.

De door de RvC vastgestelde doelstellingen worden aan het eind van het eerste kwartaal getoetst aan de hand van de laatste ontwikkelingen en indien noodzakelijk bijgesteld. Hiermee houdt de RvC de (budget)doelstellingen zo uitdagend en realistisch mogelijk.

Korte termijn variabele beloning

De jaarlijks te behalen korte termijn variabele beloning (Short Term Incentive, hierna: 'STI') is afhankelijk van meerdere factoren:

1. Een bedrijfseconomische doelstelling
2. Doelstellingen van de Managementagenda
3. De beoordeling van de RvC over het algemeen functioneren

De bedrijfseconomische doelstelling (I) bestaat uit het netto resultaat gedeeld op het gemiddeld eigen vermogen (ROE) conform het door de RvC goedgekeurde budget voor dat jaar. De doelstellingen van de Managementagenda (II) kunnen jaarlijks variëren en dargen bij aan de voortgang en realisatie van de lange termijn strategische doelstellingen. De beoordeling over het algemeen functioneren (III) is ter discretie van de RvC, waarbij de RvC nadrukkelijk ook in zijn overweging meeneemt de wijze waarop de individuele bestuurder Schiphol zowel intern als extern heeft vertegenwoordigd.

De verschillende hiervoor genoemde factoren voor toekenning van de STI zorgen gezamenlijk voor een STI uitkeringspercentage van het vaste inkomen. Het totale STI uitkeringspercentage voor de directieleden (met uitzondering van mevrouw De Groot) bedraagt 35% on target. De weging van de verschillende voornoemde factoren die de hoogte van de STI bepalen, is voor de CEO echter anders dan voor de overige directieleden. Voor de CEO geldt – als eindverantwoordelijke – dat het bedrijfseconomische target zwaarder weegt dan voor de overige directieleden.

In geval de vooraf vastgestelde bedrijfseconomische targets worden overschreden met 10% of meer, kan dat leiden tot een verhoogd STI uitkeringspercentage (swingpercentage) van maximaal 12,5% voor de CEO en 10% voor de CCO en COO. Een en ander betekent dat de maximale STI uitkering voor de CEO 47,5% van het vaste jaarinkomen kan bedragen en maximaal 45% voor de CCO en COO. De mate waarin de geformuleerde (bedrijfseconomische) doelstellingen zijn gerealiseerd, wordt mede bepaald aan de hand van de door de externe accountant gecontroleerde jaarrekening.

Voor de CFO geldt, om hiervoor toegelichte redenen, een vergelijkbare STI structuur, maar met andere (lagere) percentages. De ‘on target’ waarde van de STI-uitkering bedraagt in haar geval 19,38% van het vaste jaarinkomen en maximaal 27,23% bij een targetoverschrijding van 20% of meer op de bedrijfseconomische én persoonlijke doelstellingen.

Onderstaand per directielid een overzicht van de STI uitgedrukt in percentages van het vaste inkomen:

(in %)	CEO	COO / CCO	CFO
Bedrijfseconomisch target	20	15	9,69
Persoonsgebonden targets	7,5	15	4,85
Algemeen functioneren	7,5	5	4,85
Totaal (exclusief swing)	**35**	**35**	**19,38**
Maximale swingpercentage	12,5	10	7,85
Totaal (inclusief maximale swing)	**47,5**	**45**	**27,23**

Lange termijn variabele beloning

Naast de voornoemde korte termijn variabele beloning geldt voor de directieleden ook een variabele beloningsregeling die zich richt op de bedrijfsresultaten gemeten over een langere termijn (Long Term Incentive, hierna: 'LTI'). De LTI wordt gemeten over een referteperiode van drie jaar en kent een 'on target' uitkeringsniveau van 35% van het vaste inkomen.

De LTI is gebaseerd op het door de RvC goedgekeurde meerjaren *Tactical Plan* en de daarin opgenomen Economic Profit (EP) doelstelling. Afhankelijk van de mate waarin de cumulatieve EP over een periode van drie boekjaren is behaald, vindt uitkering plaats van de LTI. Als de cumulatieve EP de 'begrote' EP met meer dan 10% overschrijdt, kan het uitkeringsniveau worden verhoogd naar 52,5% van het vaste inkomen.

Voor de CFO geldt, om hiervoor toegelichte redenen, in afwijking van de bestaande LTI-structuur, dat de 'on target' waarde van de LTI-uitkering 17,38% van het vaste inkomen bedraagt en maximaal (bij een targetoverschrijding van 20% of meer) 27,04% kan bedragen. Daarnaast is de referteperiode verruimd naar vier jaar. Dit betekent dat de hoogte van de uitkering bepaald wordt op basis van een geconsolideerde reeks van vier opeenvolgende EP resultaten en dat een eventuele uitkering daarmee ook pas na vier jaar wordt vastgesteld.

Schematisch ziet dit er als volgt uit:

(in %)	CEO, CCO en COO	CFO
LTI target	35,0	17,38
Maximale swingpercentage	17,5	9,66
Totaal (inclusief maximale swing)	**52,5**	**27,04**

STI & LTI

Voor beide vormen van de variabele beloning geldt een zogenaamde 'claw-back' clausule (Corporate Governance Code bepaling II.2.11) en de mogelijkheid voor de RvC om variabele beloning (zowel STI als LTI) in bepaalde gevallen achteraf bij te stellen (Corporate Governance Code bepaling II.2.10).

Betaling vindt uitsluitend plaats indien de bestuurder na afloop van de relevante periode 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.

Pensioenregeling

Schiphol is voor al haar werknemers, inclusief de directie, aangesloten bij het ABP voor haar pensioenvoorziening. Het toegezegde pensioen volgt de sinds 1 januari 2004 geldende middelloonregeling, conform het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) reglement. Het pensioengevend inkomen voor de directie beperkt zich tot het vaste inkomen (in afwijking van de standaard ABP regeling). Het ABP stelt de verschuldigde premie voor de pensioenregeling jaarlijks vast. Schiphol vraagt hiervoor geen werknemersbijdrage in de premie van de directieleden.

De volgende directieleden, hebben vanuit het verleden een aanvullende afspraak:

De heer Rutten
Als (eerst mogelijke) ingangsdatum voor het pensioen van de heer Rutten gold het bereiken van de 62-jarige leeftijd. De heer Rutten heeft een pensioentoezegging ter hoogte van 70% van zijn laatstgenoten vaste salaris per de 62-jarige leeftijd (zogenaamd eindloonpensioen). Omdat de benoemingsperiode van de heer Rutten met een jaar is verlengd, zal dit eindloonpensioen een jaar later ingaan. Hierdoor vindt uitstel en actuariële herrekening plaats van het eindloonpensioen op basis van de ABP-factoren. Gedurende de verlengde benoemingsperiode vindt opbouw plaats conform middelloon in plaats van eindloon. Door het ABP is vastgesteld dat er ter nakoming van het eindloonpensioen ultimo 2013 een extra dotatie plaats diende te vinden in het zogenoemde ABP Extra Pensioen (AEP). De dotatie over het jaar 2013 bedroeg 97.267 euro.

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

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 vereist expliciete goedkeuring van de RvC.

Nieuw beloningsbeleid in 2014

Zeer recent heeft de RvC, in samenspraak met de aandeelhouders, een nieuw beloningsbeleid ontwikkeld. Dit beloningsbeleid vindt zijn grondslag in de gesprekken die de RvC in de afgelopen jaren heeft gevoerd met de aandeelhouders en past binnen de kaders van het door de Rijksoverheid uitgevaardigde 'deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013'. Het nieuwe beloningsbeleid geldt voor nieuw aan te nemen directieleden. In afwijking hiervan is met de huidige CFO bij haar aanstelling de intentie uitgesproken dat zij onder het nieuwe beloningsbeleid zal gaan vallen zodra dit definitief zou zijn vastgesteld.

Het nieuwe beloningsbeleid bevat enkele ingrijpende wijzigingen ten opzichte van het tot 2014 gehanteerde directiebeloningsbeleid. De belangrijkste wijziging is een (verdere) matiging van het totale beloningsniveau en een (beperkte) uitruil van variabel naar vast salaris. Onderstaand een cijfermatig overzicht van het beloningspakket voor de CEO bij nieuwe benoemingen.

Nieuwe beloningsbeleid - CEO (in EUR)	Maximaal
Vast salaris	400.000
STI	80.000
- Percentage van het vaste salaris	20,0%
Totaal	**480.000**

Voor de overige directieleden geldt een vast salaris van maximaal 340.000 euro (85% van de CEO) en een identieke variabele beloning percentage (i.e. 20%).

Daarnaast is ook een belangrijke wijziging (en versobering) in het nieuwe beloningsbeleid de pensioentoezegging. Directieleden zullen de standaard werknemersbijdrage, binnen de ABP regeling, gaan voldoen. Daarnaast blijft het variabele inkomen uitgezonderd van de pensioengrondslag.

Resumerend is het nieuwe beloningsbeleid dus niet alleen een versobering, maar ook een vereenvoudiging ten opzichte van het tot nu toe gehanteerde beleid.

Remuneratie van de directie over 2013

Zoals eerder benoemd, zijn de vaste inkomens van de directieleden in 2013 gelijk gebleven. Hoewel Schiphol een gematigde loonstijging heeft toegekend aan haar personeel, heeft de directie besloten af te zien van een salarisverhoging voor haarzelf.

Ten aanzien van hun korte termijn variabele inkomen (de STI), komen de directieleden, met uitzondering van de CFO, in aanmerking voor een swing factor van 1,25 voor de STI. Voor de CFO geldt een swingfactor ter grootte van 1,15 op basis van het voor haar geldende beleid. Voor wat betreft de gezamenlijke niet-financiële operationele en maatschappelijke doelstellingen 2013 voor de directie, zoals die ook in de Managementagenda 2013 zijn opgenomen, heeft de RvC geoordeeld, op advies van de Remuneratiecommissie, dat de directie deze doelstellingen heeft gehaald. De RvC noemt hierbij dat 2013 een goed jaar is geweest, zowel ten aanzien van het resultaat, de kostenbeheersing als de relatie met stakeholders. De Raad van Commissarissen ziet dat als een goede prestatie in het licht van de marktomstandigheden.

Het algemeen functioneren van de directieleden is door de RvC positief beoordeeld, waarbij in ogenschouw is genomen dat de directie zich in 2013 enorm heeft ingespannen om de strategische doelstellingen te realiseren en dat er goede financiële resultaten zijn behaald. De onderstaande tabel geeft de totale vastgestelde realisatie per directielid weer.

De RvC heeft, op advies van de Remuneratiecommissie, de swing factor voor de lange termijn beloning 2011-2013 voor de heren Nijhuis, Rutten en De Groof vastgesteld op 1,5. Voor mevrouw De Groot geldt dat zij nog geen volledige referteperiode heeft afgesloten waardoor er nog geen uitbetaling van de LTI plaats zal vinden.

Een nadere toelichting bij de remuneratie van de directie over 2013 staat op pagina 219 t/m 222 van dit jaarverslag.

Naam	Functie	Totale realisatie STI
Jos Nijhuis	CEO	40,0%
Ad Rutten	COO	38,8%
Maarten de Groof	CCO	38,8%
Els de Groot	CFO	20,9%

Remuneratie van de Raad van Commissarissen

Algemeen

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

Remuneratie van de Raad van Commissarissen over 2013

De remuneratie van de RvC over 2013 staat op pagina 218 van dit jaarverslag.

Schiphol, 13 februari 2014

Aandeelhoudersinformatie

Aandelenkapitaal

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

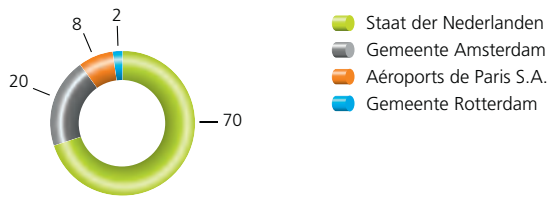
Dividend

Het voorgestelde dividend is 135 miljoen euro, hetgeen neerkomt op 727 euro per aandeel.

Credit rating

Schiphol Group heeft contractuele afspraken met Standard & Poor's Rating Services (Standard & Poor's) en Moody's Investor Services (Moody's) over de levering van ratinginformatie. Met beide ratinginformatieleveranciers wordt een proactieve dialoog onderhouden. De langetermijnrating van Standard & Poor's is in 2013 verhoogd van A naar A+ met een 'stable outlook' als gevolg van een aanpassing van de ratingmethodiek. De langetermijnrating A1 van Moody's met een 'negative outlook' is ongewijzigd gebleven. De 'negative outlook' bij Moody's is overigens nog steeds het gevolg van een 'negative outlook' voor de Nederlandse Staat die al sinds augustus 2012 geldt. De kortetermijnrating van Standard & Poor's is P-1 en van Moody's A-1.

Aandeelhouders Schiphol Group
(in %)



Belangrijke data:

Algemene Vergadering van Aandeelhouders

16 april 2014

Publicatie halfjaarresultaten

29 augustus 2014

Meer informatie is beschikbaar bij Investor Relations:

tel: +31 (0)20 601 2570

e-mail: investor_relations@schiphol.nl

internet: www.schiphol.nl

Aandeelhouders Schiphol Group

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

Risicomanagement

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

De filosofie achter ons risicomanagementbeleid:

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

Risicoacceptatie

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

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

Risicobeheersing en interne controle

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

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

Voor een adequate risicobeheersing en interne controle gebruiken wij diverse op elkaar afgestemde instrumenten.

- Ons risicomanagementsysteem identificeert, analyseert en bewaakt strategische, operationele, financiële en compliance risico's.;
- Het lijnmanagement, verantwoordelijk voor de uitvoering van het risicomanagement, legt hierover tweemaal per jaar verantwoording af aan zijn directeur, die op zijn beurt verantwoording aflegt aan het Risk & Compliance Committee.;
- Risicomanagement vormt een vast onderdeel van onze maandelijkse planning- en controlcyclus;
- Te volgen procedures en de grondslagen van waardering en resultaatbepaling staan gedetailleerd beschreven in handleidingen;
- Het gebruik van een tax control framework als beheersprogramma voor fiscale risico's;
- Meerdere kwaliteitsmanagementsystemen zoals milieu- en veiligheidsmanagementsystemen;
- Voortdurende toetsing op het gebied van security door middel van audits en inspecties door de overheid, periodieke bespreking in het beleids- en handhavingsoverleg, een escalatieladder met beveiligingsbedrijven om de beveiligingstaken te toetsen en inspectie over de hele linie door de Europese Unie;
- Het Management Team Schiphol Group bespreekt onder voorzitterschap van de president-directeur vier keer per jaar de integrale voortgang en resultaten van veiligheid, milieu, mens en maatschappij;
- We hanteren gedragsregels en hebben een interne meldregeling;
- Periodieke besprekingen over de auditbevindingen van interne auditor en externe accountant tussen de Chief Financial Officer en de operationele en commerciële directeuren en hun controllers;
- Beoordeling van risicomanagement procedures door interne auditor en externe accountant;
- Het opvolgen van de aanbevelingen uit de Management Letter van de externe accountant;
- De management teams van de business areas rapporteren minimaal één keer per maand aan de directie.

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

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

De directie verklaart dat, voor zover bekend:

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

Ontwikkelingen in 2013

In de vergadering van de Raad van Commissarissen in oktober 2013 zijn de belangrijkste risico's en beheersmaatregelen opnieuw besproken. Ten opzichte van 2012 zijn de compliance risico's uitgebreid. Naast geluids- en milieunormen worden ook wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid en beveiliging, milieu, mededinging, aanbestedingen en privacy/informatiebeveiliging beschouwd als belangrijke risicogebieden.

Daarnaast is in deze vergadering ook gesproken over de 'risk resilience' van Schiphol Group. De aanhoudende mondiale financieel- economische crisis heeft duidelijk gemaakt dat risico's zich gelijktijdig kunnen voordoen en elkaar bovendien kunnen versterken. Schiphol Group is alert op dit multiplier-effect. Ons risicomanagementsysteem is erop gericht de nadelige effecten van de individuele risico's in een vroeg stadium te verkleinen. Er is gesproken over de relatieve robuustheid van onze business ten aanzien van tijdelijke onderbrekingen in bedrijfsvoering, negatieve economische ontwikkelingen en calamiteiten. Het zijn de risico's of combinatie van risico's die een structurele impact kunnen hebben op onze onderneming die de grootste bedreiging vormen. HIerbij valt te denken aan lagere verkeersvolumes, lagere tarieven, lagere consumentenbestedingen, lagere bezettingen in onze vastgoedportefeuille, of hogere kosten. Een van de belangrijkste risico's in dit kader is de afhankelijkheid van een klein aantal grote gebruikers die van groot belang zijn voor ons netwerk van bestemmingen. Schiphol beschikt naast maatregelen die bedoeld zijn om risico's te voorkomen ook over maatregelen die de impact van risico's mitigeren zoals bedrijfsnoodplannen en procedures, bedrijfscontinuïteitsplannen, conservatieve financiering, modulaire opgebouwde investeringsplannen en flexibiliteit door middel van outsourcing van verschillende bedrijfsprocessen. En in het geval van een structurele impact op onze business zijn er maatregelen die wij kunnen nemen om de impact te mitigeren zoals kostenverlagingen, beperken of annuleren van investeringen, personele reducties, en het uit dienst nemen van operationele activa.

Compliance was een belangrijk risicomanagement thema in 2013. Compliance governance is belegd bij het Risk & Compliance Committee dat in 2013 is uitgebreid met de toetreding van een Corporate Compliance Officer. Het compliance beleid heeft als doel het identificeren en beheersen van compliance risico's. Compliance is geïntegreerd in het risicomanagement proces. In 2014 zal een interne communicatie campagne worden uitgerold met als doel het verhogen van de bewustwording omtrent compliance en benadrukken van het belang van integer gedrag.

Naast compliance is er ook veel aandacht voor informatiebeveiligingsrisico's. Het betreft risico's die te maken hebben met de beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid van informatie voor onze bedrijfsprocessen. In 2013 is onderzoek gedaan bij de managers die verantwoordelijk zijn voor de verschillende bedrijfsprocessen naar het bewustzijn ten aanzien van deze risico's. Daaruit is gebleken dat proceseigenaren deze risico's onvoldoende meenemen in hun risicomanagement proces. In 2014 zal extra aandacht worden besteed aan het integreren van deze risico's in het risicomanagement proces in de lijn.

Gevoeligheidsanalyse

Door het inzichtelijk maken van onze afhankelijkheden, leren we de risico's die binnen de keten worden overgedragen beter kennen. Hierdoor zijn wij in staat in een vroeg stadium te anticiperen op keteneffecten.

Een van de tools die we hiervoor gebruiken is het integreren van gevoeligheidsanalyses op de belangrijkste 'value drivers' in ons *Tactical Plan 2014-2016* en *Strategic Plan 2013-2017*. Hiermee wordt de impact van belangrijke risico's zichtbaar gemaakt.

In de tabel hieronder wordt de gevoeligheid weergegeven voor enkele voor Schiphol Group belangrijke 'value drivers' met daarbij de belangrijkste risico's die hierop van invloed zijn.

Risico	Waarde	Uitgangs-waarde 2013	Verandering	Effect	Impact op:	Aannames
A, B	Aantal passagiers Schiphol	52,6 miljoen	+/- 1%	10,7 miljoen euro	Totale omzet	Impact op inkomsten uit havengelden en winkel- en horecaverkopen: bij gelijkblijvende verhouding OD-/ transferpassagiers en bestedingen per passagier alsook bij gelijkblijvende kosten
A, B, H	Aantal vluchten	425.565	1 dag geen vluchten	2,9 miljoen euro	Totale omzet	Uitgaande van gemiddelde havengelden en bestedingen in de terminal
A, B, D	Opbrengst havengelden	816 miljoen euro	+/- 1%	8,2 miljoen euro	Totale omzet	
A, B,	Gemiddelde besteding per vertrekkende passagier	15,89 euro	+/- 1%	1,0 miljoen euro	Totale omzet	Onveranderde passagiersaantallen
E, H	Bedrijfslasten	798 miljoen euro	+/- 1%	8,0 miljoen euro	Operationeel resultaat	Uitgangswaarde is totale bedrijfslasten, exclusief bijzondere waardeveranderingen
C	Netto aanvangsrendement op kantoren en gebouwen (NAR) exclusief grond	854 miljoen euro	-10% +10%	78 miljoen euro 94 miljoen euro	Waarde vastgoed	Een procentuele stijging/daling van de (ultimo 2013) voor vastgoedobjecten geldende NAR met 10%, toegepast op de waarde van de huidige gebouwen vastgoedportefeuille van 854 miljoen euro

Beoordeling belangrijkste risico's

Om onze risico's te beoordelen en vergelijken maken wij gebruik van een risicomatrix. Hiermee wegen wij onze risico's op basis van een inschatting van de kans dat het risico zich voordoet en een inschatting van de impact van de gevolgen op het behalen van de doelstellingen van de onderneming. De impact is niet alleen gebaseerd op de financiële consequenties voor de onderneming maar ook op de impact op onze reputatie. Hieronder hebben we de tien belangrijkste risico's in de risicomatrix geplaatst waarbij we rekening houden met de genomen beheersmaatregelen.

Belangrijkste risico's

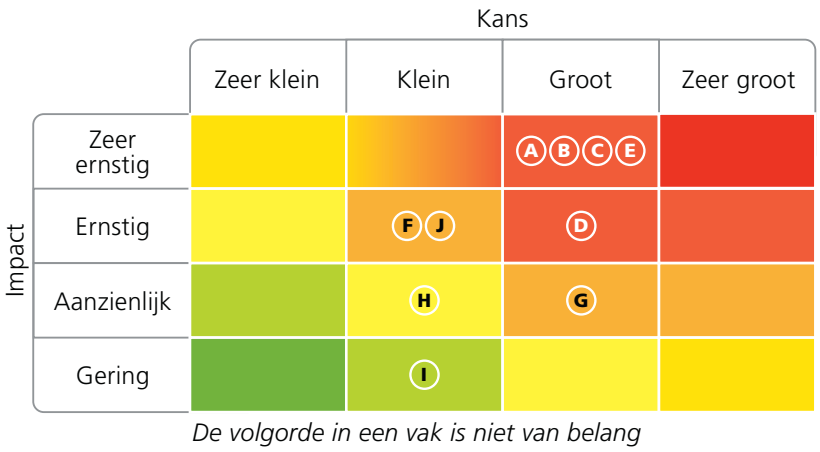
De tien belangrijkste risico's volgens de COSO-ERM richtlijnen ingedeeld in vier categorieën:

- Strategisch
- Operationeel
- Financieel
- Compliance

Naast een beschrijving van het risico en de beheersmaatregelen is tevens aangegeven of het risico is af- of toegenomen, of ongewijzigd is ten opzichte van 2012. Vier van de tien risico's zijn in 2013 toe- of afgenomen:

- B. Het concurrentie risico op het gebied van transferverkeer is licht gestegen door de toegenomen activiteit van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens in Turkije en het Midden-Oosten .
- D. Onzekerheid met betrekking tot toekomstige economische regulering is afgenomen als gevolg van de meest recente voorstellen die in de Tweede Kamer zijn besproken.
- E. De plotselinge (her)introductie van de vliegbelasting als onderwerp in landelijke politieke discussies in 2013 en de vele ontwikkelingen op Europees wetgevingsgebied hebben geleid tot een toename van het risico met betrekking tot de politieke omgeving (voorheen 'veranderende wet-en regelgeving').
- F. Met het starten van de bouw van twee grote projecten; het nieuwe Hilton hotel en centrale security niet-Schengen is het risico met betrekking tot grote projecten toegenomen.

Classificatie van de risico's van Schiphol Group na toepassing van beheersmaatregelen
Risico = Kans x Impact (Impact is zowel financiële impact als impact op reputatie)



- A Veranderingen in de vraag
- B Concurrentie
- C Marktontwikkelingen in vastgoed
- D Economische regulering
- E Politieke omgeving
- F Grote projecten
- G Internationaal ondernemen
- H Operationele risico's aviation
- I Marktrisico's, liquiditeitsrisico's, tegenpartijrisico
- J Schending van wet- en regelgeving en integriteitschendingen

Toprisico's	Ontwikkelingen in 2013
A > Veranderingen in de vraag	=
B > Concurrrentie	↑
C > Marktontwikkelingen in vastgoed	=
D > Economische regulering	↓
E > Politieke omgeving	↑
F > Grote projecten	↑
G > Internationaal ondernemen	=
H > Operationele risico's aviation	=
I > Marktrisico, liquiditeitsrisico, tegenpartijrisico	=
J >Schending van wet- en regelgeving en integriteitschendingen	=

Strategische risico's

A > Verandering in de vraag

Het risico van onverwachte veranderingen in de vraag, in ons geval met name het aantal vliegtuigbewegingen, het aantal passagiers en het vrachtvolume, kan leiden tot een tekort of een overschot aan capaciteit. Ook de winstgevendheid neemt in die situatie in nagenoeg dezelfde verhouding toe of af.
Een belangrijke bedreiging vormt de aanhoudende economische laagconjunctuur, die kan leiden tot een afname van het aantal passagiers, lagere bestedingen per passagier, een verlaging van de capaciteit bij luchtvaartmaatschappijen en een veranderende dynamiek in de sector. Andere ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn liggen op het gebied van politiek, wet- en regelgeving, techniek en concurrentie. Schiphol is gevoelig voor veranderingen in de vraag met name vanwege de afhankelijkheid van een beperkt aantal grote gebruikers en het vaste karakter van operatie/assets.

Beheersmaatregelen

- Korte- en langetermijnscenarioplanning
- Monitoren van externe trends en ontwikkelingen
- Verbeterde flexibiliteit als gevolg van uitbesteding van activiteiten
- Bijstelling van commercieel aanbod om de vraag voor winkel, horeca en parkeren te stimuleren
- Een modulair opgebouwd investeringsplan

B > Concurrentie

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

Beheersmaatregelen

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

C > Marktontwikkelingen in vastgoed Veranderende marktomstandigheden kunnen ertoe leiden dat de bezetting van ons vastgoed terugloopt, de huurniveaus omlaag gaan en dat huurincentives toenemen, met winst- en waardedalingen als gevolg. Dit risico wordt verhoogd door de hoge concentratie vastgoed voor de luchtvaartsector en onze afhankelijkheid van een aantal grote klanten.	**Beheersmaatregelen** • Monitoren van marktbeeld en lopende prospects • Uitvoeren halfjaarlijkse taxaties op vastgoedportefeuille met roulerende taxateurs • Ontwikkeling van projecten alleen op basis van minimum voorverkoopeisen • Aantrekkelijk houden van de locatie en van de portefeuille door tijdige renovaties en herontwikkeling
D > Economische regulering Onze aviation activiteiten zijn economisch gereguleerd, waardoor het rendement op onze investeringen is gemaximeerd. De evaluatie van de Wet luchtvaart zal naar verwachting leiden tot een aantal aanpassingen in de regulering. Deze aanpassingen kunnen Schiphol's vermogen en/of flexibiliteit om te investeren in capaciteit en kwaliteit aantasten, wat weer gevolgen zal kunnen hebben voor het concurrentiepositie en het serviceniveau van Schiphol.	**Beheersmaatregelen** • Modulair opgebouwde investeringsplannen • Intensief contact met de Autoriteit Consument & Markt die toezicht houdt op vaststelling van aviation-tarieven en -voorwaarden van Amsterdam Airport Schiphol • Participeren in discussies met de overheid over regulering
E > Politieke omgeving Politieke ontwikkelingen, veranderingen van standpunten en Europese of nationale wet- en regelgeving kunnen van grote invloed zijn op onze business. Dit kan bijvoorbeeld gaan over de verkoop van consumentenproducten op de luchthaven. Een ander belangrijk voorbeeld zijn veranderingen van wet- en regelgeving op het gebied van beveiliging: die kunnen leiden tot ingrijpende operationele aanpassingen en oplopende beveiligingskosten.	**Beheersmaatregelen** • Participatie in verschillende overlegorganen • Voortdurende dialoog met alle stakeholders • Monitoren van ontwikkelingen op wetgevingsgebied • Monitoren en beïnvloeden van (politieke) besluitvormingstrajecten
F > Grote projecten De gelijktijdige uitvoering van verscheidene grote projecten (Masterplan, Centrale Security niet-Schengen, Lounge 2, Hilton hotel) brengt belangrijke projectrisico's met zich mee, waaronder vertragingen en budgetoverschrijdingen. De oorspronkelijke projectaannames zouden dan achterhaald raken, met als gevolg dat het project niet meer voldoende aansluit op de vraag.	**Beheersmaatregelen** • Gespecialiseerde projectmanagementafdeling • Externe benchmarks met betrekking tot de uitvoering van grote projecten • Toepassing gestandaardiseerde methode bij de uitvoering van grote projecten
G > Internationaal ondernemen Het ondernemen buiten de eigen landsgrenzen biedt voordelen en kansen, maar gaat ook gepaard met specifieke risico's die binnen de eigen landsgrenzen niet spelen.	**Beheersmaatregelen** • Risico's beperken tot lokale dochtermaatschappijen • Competent lokaal management en gerenommeerde lokale adviseurs inschakelen • Onderhouden van goede relaties met lokale luchthavenautoriteiten • Uitgebreid aandacht voor financiële instrumenten en waardering bij participaties

Operationele risico's

H > Operationele risico's aviation **Veiligheid en beveiliging** Ontoereikende beveiliging of maatregelen ter waarborging van veiligheid vergroot de kans op een verstoorde operatie en op incidenten of ongevallen die mogelijk grote gevolgen hebben voor passagiers, omwonenden en medewerkers van bedrijven op Schiphol.	**Beheersmaatregelen** • Veiligheidsmanagementsystemen • Training en oefeningen • Investeren in innovaties zoals de Securityscan die gebruik maakt van millimeter wave technologie • Op steekproefbasis testen van de uitvoering van beveiligingstaken • Operationele veiligheidstrainingen voor medewerkers

Onverwachte bedrijfsonderbrekingen Door extreme weersomstandigheden of natuurverschijnselen, brand, pandemieën, vliegtuigongevallen, technische storingen of onderbrekingen in de stroomvoorziening kunnen bedrijfsonderbrekingen optreden. Die kunnen een groot effect hebben op de bedrijfsvoering, het resultaat en de vooruitzichten.	• Bedrijfsnoodplannen en -procedures • Noodvoorzieningen • Voorbereid en goed getraind personeel • Verzekeringen
Afhankelijkheid van derden Als luchthaven zijn we in hoge mate afhankelijk van de inzet en materieel van derden, zoals overheden, overheidsinstanties, de Koninklijke Marechaussee, de Douane en de sectorpartners, waaronder luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren. Stakingen, bedrijfsonderbrekingen of niet-integer handelen van deze externe partijen kunnen leiden tot een verstoorde operatie en reputatieschade en kunnen een negatieve invloed hebben op het resultaat.	• Actualiseren van convenanten en afspraken, goede onderlinge verhoudingen en contacten met externe partijen • Screening externe contractpartijen • Adequate regievoering en contractbeheer

Financiële risico's

I > Marktrisico, liquiditeitsrisico, tegenpartijrisico Schiphol Group heeft te maken met een verscheidenheid aan financiële risico's, zoals valuta-, prijs- en renterisico's, liquiditeitsrisico en tegenpartijrisico. Ook hecht zij veel belang aan het behoud van haar eigen kredietwaardigheid: het verlies van de A rating kan leiden tot verminderde toegang tot financiering en hogere financieringskosten.	**Beheersmaatregelen** • Aanhouden ruime mate van liquiditeit in lijn met de marktomstandigheden • Proactieve herfinancieringstrategie • Evenwichtige spreiding van leningen en aflossingen • Kredietwaardigheid bewaken (A rating van Standard & Poor's) en daarmee goede toegang tot de kapitaalmarkt • Valuta- en renterisico's beperken • Monitoren van tegenpartijrisico (minimaal A rating Standard & Poor's)

Compliance risico's

J > Schending van wet- en regelgeving en integriteitschendingen Het niet voldoen aan toepasselijke wet- en regelgeving, in het bijzonder op het gebied van geluid, veiligheid en beveiliging, milieu, mededinging, aanbestedingen en privacy/informatiebeveiliging kan schadelijk zijn voor onze reputatie en negatieve financiële en operationele gevolgen hebben. **Schiphol reglementen en procedures** Een gebrek aan integriteit en verantwoord zakelijk gedrag kan schadelijk zijn voor onze reputatie en leiden tot schending van wet- en regelgeving.	**Beheersmaatregelen** • Compliance beleid inclusief organisatiestructuur met Corporate Compliance Officer en Compliance Officers in de lijn • Compliance bewustzijn training voor medewerkers • Interne compliance procedures en managementsystemen ten behoeve van het voldoen aan wet- en regelgeving • Juridische procedures en standaarden voor onder andere contracten, documentbeheer, aanbesteding, en volmachten • Risico management procedures inclusief rapportage structuur • Samenwerking met en beïnvloeding van regulerende autoriteiten en uitvoerende instanties • Sanctioneringsbeleid en sanctioneringscommissie, integriteitscommissie • Verplicht melden van overtredingen, inclusief mogelijkheid tot anoniem melden via externe instantie

Operationele en maatschappelijke jaarrekening

Operationele en maatschappelijke jaarrekening

Prestatie-indicatoren

Prestatie-indicatoren	Toelichting	Amsterdam Airport Schiphol 2013	Amsterdam Airport Schiphol 2012
Top Connectivity			
Bestemmingen		323	317
Passagiersvolume (incl. transito passagiers)		52.569.200	51.035.590
Vliegtuigbewegingen		425.565	423.407
Vrachtvolume		1.531.089 ton	1.483.448 ton
Marktaandeel passagiers (Toptien Europese luchthavens)		10,8%	10,7%
Marktaandeel vracht (Toptien Europese luchthavens)		14,6%	13,9%
OD-passagiers		30.515.701	30.100.632
Transferpassagiers		22.011.998	20.874.960
Punctualiteit aankomend verkeer		87,6%	86,1%
Punctualiteit vertrekkend verkeer		81,9%	81,2%
Bereikbaarheid en luchtkwaliteit			
Tevredenheid passagiers treinen naar en van Schiphol		89%; 88%	88%; 87%
Reizigers die met openbaar vervoer komen		39,2%	38,2%
Reizigers die met de auto gebracht of gehaald worden		26,6%	28,0%
Reizigers die auto parkeren		13,0%	13,1%
Reizigers die met taxi komen		10,0%	9,9%
Reizigers die met collectief vervoer komen		7,9%	7,7%
Reizigers die op een andere manier naar Schiphol komen		3,3%	3,1%
Excellent Visit Value			
Irregularity rate		1,7%	1,5%
Vertrekkende passagiers dat Schiphol goed/uitstekend vindt		96%	95%
Aankomende passagiers dat Schiphol goed/uitstekend vindt		95%	95%
Prijs/kwaliteit Retail Airside (tevredenheid passagiers)		60%	60%
Bestedingen per vertrekkende passagier Retail Airside (EUR)		15,89	16,69
Parkeeropbrengsten per vertrekkende Nederlandse passagier (EUR)		7,96	8,03
Concessie-inkomsten per vertrekkende passagier (EUR)		5,52	5,62
Kosten per Work Load Unit (EUR)		10,87	10,77
Competitive Marketplace			
Bedrijven gevestigd op luchthaventerrein		ca. 500	497
Direct rendement op vastgoedbeleggingen (voor belasting)		5,8%	5,0%
Bezettingsgraad vastgoedportefeuille		86,3%	91,8%
Bezettingsgraad operationeel vastgoed terminal		90,1%	91,4%
Bezettingsgraad operationeel vastgoed		80,6%	91,3%
Bezettingsgraad kantoren		75,8%	84,0%
Bezettingsgraad bedrijfsruimten		92,9%	97,9%
Omvang vastgoedportefeuille (m^2)		586.364	565.899
Sustainable Performance			
Geluid en omgeving			
Overschrijdingen handhavingspunten	1	geen	2
Personen die hinder gemeld hebben bij Bewonersaanspreekpunt Schiphol		4.624	5.286
Specifieke meldingen		93.045	84.674
Periode meldingen		28.189	42.069
Overige meldingen		537	3.861
Focus groep melders		4.597	5.253
Veelmelders en hun aandeel in totaal aantal meldingen		0,6% veelmelders verantwoordelijk voor 67,8% meldingen	0,6% veelmelders verantwoordelijk voor 59,3% meldingen
Klimaatvriendelijke luchtvaart			
Scope 1 CO_2-uitstoot eigen activiteiten (in tonnen)	2	19.309	26.300
Scope 2 CO_2-uitstoot eigen activiteiten (in tonnen)	2	85.639	83.284
Scope 3 CO_2-uitstoot eigen activiteiten (in tonnen)	2	2.746	3.246
Totale CO_2-uitstoot (in tonnen)	2	107.694	112.830
Zelf opgewekte energie (% van totale energiebehoefte)		2,0%	1,8%
Elektriciteitsverbruik (kWh/ operationeel jaar)		188.217.265	183.041.045
Gasverbruik (m^3/operationeel jaar)		10.573.963	12.230.853
Energie-efficiency		5,9%	4,5%
EPBD-labels bestaande gebouwen	3	73,5%	73,4%
Bereikbaarheid en luchtkwaliteit			
In het jaar aangepaste VOP's voor walstroom en PCA	4	16	15
Grondstofschaarste			
Hergebruikt regulier afval	5	36,0%	35,0%

Prestatie-indicatoren	Toelichting	Amsterdam Airport Schiphol 2013	Amsterdam Airport Schiphol 2012
Opgehaald afval		15.201 ton	15.570 ton
Zuurstof oppervlaktewater	6	91,3%	98,2%
Drinkwaterverbruik per passagier in liters	7	13,3	13,6
Duurzame werkgelegenheid			
Schipholwerkers op luchthaventerrein		ca. 65.000	64.061
Luchtvaart College Schiphol (LCS)			
LCS: Geslaagde examenkandidaten werk/leertraject	8	80,0%	87,5%
LCS: Gestarte MBO studenten	8	528	795
LCS: Gestarte stagiaires	8	134	75
LCS: Vakopleidingen gevolgd door groepen	8	90 vakopleidingen gevolgd door 192 groepen	59 vakopleidingen gevolgd door 118 groepen
FTE's		1.878,9	1.920,8
Medewerkers		1.904	1.949
Gemiddelde leeftijd medewerkers		45,8	45,1
Gemiddelde lengte dienstverband		15,1	14,5
Man-vrouw verhouding (vrouwen % aantal medewerkers)		30,0%	30,6%
Man-vrouw verhouding leidinggevenden (vrouwen % aantal leidinggevenden)		27,1%	26,8%
Diversiteit toplagen management SNBV	9	31,0%	27,0%
Ziekteverzuim medewerkers SNBV	10	3,1%	3,7%
Medewerkersbetrokkenheid	11	7,9	2011: 7,9
Personeelsverloop in dienst (aantal medewerkers)		54	92
Personeelsverloop uit dienst (aantal medewerkers)		94	117
Gemiddeld opleidingsbudget (EUR per medewerker)		1.934	2.021
Bedrijfsongevallen met verzuim: SNBV zonder brandweer	12	0,0	1,6
Bedrijfsongevallen met verzuim: Brandweer	12	14,2	44,4
Veiligheid			
Runway incursions	13	23	42
Birdstrike rate per 10.000 vliegtuigbewegingen	14	6,1	7,0
Uitvoeren integrale testen brandveiligheid	15	96,0%	95,0%
Overig [1]			
Inkopen bij verantwoorde leveranciers	16	77,0%	70,7%
Loonheffingen en sociale premies (EUR)		59.613.312	niet gerapporteerd
Crisisheffing (EUR)		712.327	niet gerapporteerd
Vennootschapsbelasting (EUR)		26.576.000	niet gerapporteerd
BTW (netto ontvangen in EUR)		48.836.492	niet gerapporteerd
Dividendbelasting (EUR)		14.954.414	niet gerapporteerd
Onroerende Zaak Belasting (EUR)		11.331.218	niet gerapporteerd
Accijnzen (EUR)		3.486.006	niet gerapporteerd

1) Betreft daadwerkelijk betaalde belasting in 2013 voor de belangrijkste soorten Rijksbelasting

Prestatie-indicatoren	Rotterdam The Hague Airport 2013	Rotterdam The Hague Airport 2012
Top Connectivity		
Bestemmingen	40	40
Passagiersvolume (incl. transito passagiers)	1.590.000	1.273.000
Vliegtuigbewegingen	16.923	13.565
Sustainable Performance		
Klimaatvriendelijke luchtvaart		
Elektriciteitsverbruik (kWh)	3.589.264	3.736.504
Gasverbruik (m^3)	197.349	171.395
Grondstofschaarste		
Opgehaald afval	138,8 ton	141,2 ton
Hergebruikt regulier afval	25%	25%
Drinkwaterverbruik per passagier in liters	9,6	9,4
Duurzame werkgelegenheid		
FTE's	116,1	114,1
Medewerkers	131	130
Gemiddelde leeftijd medewerkers	39,1	38,2
Gemiddelde lengte dienstverband	7,9	7,5
Man-vrouw verhouding (vrouwen % aantal medewerkers)	35,1%	33,8%
Man-vrouw verhouding leidinggevenden (vrouwen % aantal leidinggevenden)	25,0%	23,5%
Ziekteverzuim medewerkers	2,2%	3,1%
Personeelsverloop in dienst (aantal medewerkers)	11	15
Personeelsverloop uit dienst (aantal medewerkers)	10	6
Gemiddeld opleidingsbudget (EUR per medewerker)	1.162	1.518
Overig [1]		
Loonheffingen en sociale premies (EUR)	2.467.728	niet gerapporteerd
Crisisheffing (EUR)	-	niet gerapporteerd
Vennootschapsbelasting (EUR)	-	niet gerapporteerd
BTW (netto ontvangen in EUR)	942.618	niet gerapporteerd

1) Betreft daadwerkelijk betaalde belasting in 2013 voor de belangrijkste soorten Rijksbelasting

Prestatie-indicatoren	Eindhoven Airport 2013	Eindhoven Airport 2012
Top Connectivity		
Bestemmingen	53	45
Passagiersvolume (incl. transito passagiers)	3.397.000	2.977.000
Vliegtuigbewegingen	26.508	24.265
Sustainable Performance		
Klimaatvriendelijke luchtvaart		
Elektriciteitsverbruik (kWh)	5.403.000	4.632.000
Gasverbruik (m^3)	172.000	87.000
Grondstofschaarste		
Opgehaald afval	294 ton	229 ton
Hergebruikt regulier afval	19%	16%
Drinkwaterverbruik per passagier in liters	6,1	4,2
Duurzame werkgelegenheid		
FTE's	35	30,2
Medewerkers	42	36
Gemiddelde leeftijd medewerkers	40,5	41,3
Gemiddelde lengte dienstverband	7,1	7,4
Man-vrouw verhouding (vrouwen % aantal medewerkers)	50,0%	50,0%
Man-vrouw verhouding leidinggevenden (vrouwen % aantal leidinggevenden)	25,0%	33,3%
Ziekteverzuim medewerkers	7,9%	7,1%
Personeelsverloop in dienst (aantal medewerkers)	8	5
Personeelsverloop uit dienst (aantal medewerkers)	2	2
Gemiddeld opleidingsbudget (EUR per medewerker)	187	219
Overig [1]		
Loonheffingen en sociale premies (EUR)	1.157.493	niet gerapporteerd
Crisisheffing (EUR)	8.148	niet gerapporteerd
Vennootschapsbelasting (EUR)	2.368.948	niet gerapporteerd
BTW (netto ontvangen in EUR)	4.115.458	niet gerapporteerd

1) Betreft daadwerkelijk betaalde belasting in 2013 voor de belangrijkste soorten Rijksbelasting

Prestatie-indicatoren	Lelystad Airport 2013	Lelystad Airport 2012
Top Connectivity		
Vliegtuigbewegingen	106.080	114.508
Sustainable Performance		
Klimaatvriendelijke luchtvaart		
Elektriciteitsverbruik (kWh)	200.000	220.000
Gasverbruik (m^3)	30.000	30.000
Grondstofschaarste		
Opgehaald afval	5 ton	5 ton
Hergebruikt regulier afval	20%	20%
Duurzame werkgelegenheid		
FTE's	15,1	15,1
Medewerkers	16	16
Gemiddelde leeftijd medewerkers	45,1	44,1
Gemiddelde lengte dienstverband	12,9	11,9
Man-vrouw verhouding (vrouwen % aantal medewerkers)	18,8%	18,8%
Man-vrouw verhouding leidinggevenden (vrouwen % aantal leidinggevenden)	0%	0%
Ziekteverzuim medewerkers	2,0%	2,0%
Personeelsverloop in dienst (aantal medewerkers)	-	1
Personeelsverloop uit dienst (aantal medewerkers)	-	2
Gemiddeld opleidingsbudget (EUR per medewerker)	86	417
Overig[1]		
Loonheffingen en sociale premies (EUR)	420.986	niet gerapporteerd
Crisisheffing (EUR)	-	niet gerapporteerd
Vennootschapsbelasting (EUR)	-	niet gerapporteerd
BTW (EUR)	7.176	niet gerapporteerd

1) Betreft daadwerkelijk betaalde belasting in 2013 voor de belangrijkste soorten Rijksbelasting

Rapportagerichtlijnen

Wereldwijd heeft geïntegreerde jaarverslaglegging de aandacht. Het International Integrated Reporting Committee heeft hiervoor een raamwerk ontwikkeld. Schiphol Group is één van de meer dan 100 internationale deelnemers aan het pilotprogramma. Het geïntegreerde denken ontwikkelt zich steeds meer in ons bedrijf. Dat is ook te zien aan de ontwikkeling die onze verslaggeving sinds 2009 doormaakt.

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

sectorsupplement voor luchthavenondernemingen is ook toegepast.

Het ministerie van Financiën heeft bepaald dat vanaf 2010 de jaarverslagen van staatsdeelnemingen minimaal level C van het GRI moeten hebben. Met het level B+ voldoet Schiphol niet alleen aan deze eis, maar ook aan haar huidige ambitieniveau. Bovendien moeten de jaarverslagen van staatsdeelnemingen deel uitmaken van de onderzoeksgroep van de Transparantiebenchmark. Deze benchmark is in 2013 uitgevoerd door PwC in opdracht van het ministerie van Economische Zaken. Sinds 2006 doen wij mee aan dit onderzoek. Aan de Transparantiebenchmark voor het jaarverslag over 2012 deden 460 organisaties mee. Schiphol Group behaalde de 30ste plaats (47ste in 2012).

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

Reikwijdte van de rapportage

De resultaten op financieel, operationeel en maatschappelijk gebied worden gepresenteerd in één jaarverslag. Meer dan 90% van onze activiteiten vindt plaats op de locatie Amsterdam Airport Schiphol. Veel van de operationele en maatschappelijke prestaties hebben daardoor alleen betrekking op deze locatie. De nationale en internationale dochters en deelnemingen (luchthavens en andere activiteiten) voeren eigen, op de lokale omgeving gerichte, initiatieven uit die passen binnen de visie van Schiphol Group. De activiteiten in de luchtvaartsector zijn nauw met elkaar verbonden waardoor in het jaarverslag ook prestaties zijn opgenomen van sectorpartners, denk bijvoorbeeld aan het aantal vervoerde passagiers en de bestedingen bij de concessionarissen.

Onze maatschappelijke functie is Nederland verbinden met de belangrijkste steden en centra in de wereld via een multimodaal knooppunt. Onze strategie stoelt op vier thema's: Top Connectivity, Excellent Visit Value, Competitive Marketplace en Sustainable Perfomance. Er zijn in het verslagjaar geen wijzigingen in het beleid en de doelstellingen ten opzichte van de voorgaande verslaggevingsperiode. Tevens zijn er geen acquisities gepleegd of bedrijfsonderdelen afgestoten in 2013. Er zijn geen economische omstandigheden of ontwikkelingen binnen de sector dan wel binnen de waardeketen geweest die effect hebbben gehad op het gevoerde beleid.

Behalve in dit verslag, is informatie tevens beschikbaar op de volgende websites: schiphol.nl, schiphol.nl/cr en schiphol.nl/sustainability.

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. is de externe accountant van Schiphol Group. De luchthaven heeft de accountant gevraagd een beoordeling te verrichten met het doel een beperkte mate van zekerheid te geven over de betrouwbaarheid van de informatie over zestien prestatie-indicatoren die gelinkt zijn met zes van de materiële thema's uit het onderdeel In gesprek met stakeholders. Het betreft hier prestaties die de luchthaven direct zelf kan sturen op de locatie Schiphol, tenzij anders is vermeld. De verwachting is dat in de toekomst de selectie prestatie-indicatoren die beoordeeld worden, zal wijzigen zodat de set nog meer in lijn is met de materiële thema's.

1. Aantal overschrijdingen handhavingspunten
2. CO_2-uitstoot eigen activiteiten
3. EPBD-labels bestaande gebouwen
4. In het jaar aangepaste VOP's voor walstroom en PCA
5. Hergebruik regulier afval
6. Zuurstof oppervlaktewater
7. Drinkwaterverbruik per passagier
8. Luchtvaart College Schiphol
9. Diversiteit
10. Ziekteverzuim
11. Medewerkersbetrokkenheid
12. Bedrijfsongevallen met verzuim
13. Runway incursions
14. Birdstrike rate per 10.000 vliegtuigbewegingen
15. Uitvoeren integrale testen brandveiligheid
16. Inkopen bij verantwoorde leveranciers

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

De zestien prestatie-indicatoren worden als onderdeel van de bestaande periodieke managementinformatie gerapporteerd. Elf prestatie-indicatoren worden ten minste elk kwartaal gerapporteerd en de directie bespreekt deze met de betrokken senior managers. Vier prestatie-indicatoren worden ten minste jaarlijks gemeten en beoordeeld: CO_2-uitstoot eigen activiteiten, EPBD-labels bestaande gebouwen, drinkwaterverbruik per passagier en inkopen bij verantwoorde leveranciers. De prestatie-indicator medewerkersbetrokkenheid meten we eens in de achttien maanden.

De informatie heeft betrekking op het kalenderjaar 2013 (1 januari – 31 december 2013). Op drie indicatoren is echter het operationele jaar (1 november 2012 – 31 oktober 2013) van toepassing: CO_2-uitstoot eigen activiteiten, overschrijdingen handhavingspunten en drinkwaterverbruik per passagier. De tijdsperiode van de indicator over de handhavingspunten is wettelijk vastgelegd, terwijl voor de andere drie om

praktische redenen gekozen is om het operationele jaar aan te houden.

Prestatie-indicatoren

Overzicht extern beoordeelde prestatie-indicatoren

1. Aantal overschrijdingen handhavingspunten

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: operationeel jaar
- Scope: Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2013: geen (2 overschrijdingen in 2012)

De geluidsbelasting in de omgeving wordt gemeten door middel van handhavingspunten. Het operationele jaar is afgesloten zonder overschrijdingen van de grenswaarden.

In oktober 2013 is een akkoord bereikt aan de Tafel van Alders over een nieuw geluidsstelsel voor Schiphol. Het nieuwe geluidsstelsel is gebaseerd op regels voor het baangebruik en twee jaar getest. Voor het gebruik van start- en landingsbanen is gezamenlijk een voorkeursvolgorde vastgesteld waarbij onder de verschillende weersomstandigheden díe banen ingezet worden die de minste mensen hinderen. Tegelijkertijd zet de Luchtverkeersleiding Nederland zo min mogelijk banen tegelijkertijd in. Met de invoering van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel voor Schiphol zullen de handhavingspunten verdwijnen, de verwachting is dat dit in 2015 in officiële wetgeving wordt opgenomen.

Meer informatie over dit onderwerp is opgenomen in geluid en omgeving.

2. CO_2-uitstoot eigen activiteiten

- Interne rapportage: eenmaal per jaar
- Rapportage periode: operationeel jaar
- Scope: eigen activiteiten Amsterdam Airport Schiphol op locatie Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2013: scope 1: 19.309 ton (26.300 ton in 2012)
- 2013: scope 2: 85.639 ton (83.284 ton in 2012)
- 2013: scope 3: 2.746 ton (3.246 ton in 2012)

Amsterdam Airport Schiphol berekent en rapporteert CO_2 sinds dit verslagjaar volgens de richtlijnen van het GreenHouseGas-protocol. Dat betekent dat we de CO_2-emissies rapporteren in scope 1, 2 en 3 in plaats van control, guide en influence. Het grootste verschil is dat in de control-, guide- en influence-indeling het woon-werkverkeer en zakenreizen met het vliegtuig of de eigen auto tot de controlsfeer behoorden. Deze zijn met de nieuwe indeling verschoven naar scope 3.

Daarnaast is in 2013 de methodiek gewijzigd waarmee we de CO_2-uitstoot van het gasverbruik berekenen. Met behulp van de graaddagen methode wordt het verbruik genormaliseerd. We kunnen daardoor nauwkeuriger verklaren of een af- of toename kan worden toegeschreven aan een verbetering van de energie-efficiency. Als de CO_2-uitstoot in 2012 volgens deze methode berekend zou worden, dan was de uitstoot 1.511 ton lager geweest.

We reduceren actief onze footprint in scope 1 en 2: we besparen op ons energie- en brandstofverbruik, we gaan efficiënter om met energie en brandstoffen, en wekken duurzame energie op en gebruiken biobrandstof. Daarnaast stimuleren we de afname van indirecte CO_2-emissies in scope 3 veroorzaakt door zakenreizen en het woon-werkverkeer. Schiphol is CO_2-neutraal voor haar eigen activiteiten gedurende 2013 door het compenseren van de emissies van de activiteiten die in scope 1, 2 en deels 3 worden uitgevoerd. Amsterdam Airport Schiphol deed dat door de aankoop van groene elektriciteit certificaten (garanties van oorsprong) en CO_2-certificaten voor de overige emissies.

We hanteren sinds 2012 emissiefactoren gebaseerd op die van de Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen (SKAO). We streven ernaar het deel dat gecompenseerd moet worden om CO_2-neutraal te zijn, steeds verder te verkleinen. Lees meer over onze CO_2-emissies in klimaat en milieu.

3. EPBD-labels bestaande gebouwen

- Interne rapportage: eenmaal per jaar
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: bestaande gebouwen uit de Schiphol Real Estate B.V. (SRE) portefeuille van commercieel vastgoed, uitsluitend op de locatie Schiphol.
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2013: 73,5% van het verhuurbaar vloeroppervlak heeft minimaal C label (73,4% in 2012)

Eind 2013 had 73,5% van het verhuurbare kantooroppervlak van Schiphol Real Estate (exclusief operationeel vastgoed) op de luchthaven een A-, B- of C-energielabel aan de hand van de Europese richtlijn EPBD voor energieprestaties voor gebouwen.

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

uitgesloten omdat voor deze categorie vastgoedbeleggingen geen EPBD-label beschikbaar is. De ambitie is om een stijging te bewerkstelligen. Lees meer over onze milieugerelateerde activiteiten in klimaat en milieu.

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

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2013: 16 VOP's (15 VOP's in 2012)

In het Luchthavenverkeerbesluit is vastgelegd dat de Auxiliary Power Units en Ground Power Units steeds minder gebruikt zullen worden. In de periode 2010-2013 voorzien we 61 vliegtuigopstelplaatsen (VOP's) van een elektrisch aangedreven voorziening van walstroom en een stroompunt voor preconditioned air (PCA). In 2013 zijn in dit kader zestien vliegtuigopstelplaatsen aangepast. Hiermee hebben we voldaan aan onze wettelijke verplichting. Lees meer over onze milieugerelateerde activiteiten in klimaat en milieu.

5. Hergebruik regulier afval

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: eigen regulier afval Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Van Gansewinkel en enkele gespecialiseerde bedrijven
- 2013: 36,0% (35,0% in 2012)

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

Van het eigen reguliere afval is in 2013 36,0% gescheiden verwerkt. Op de lange termijn moet het percentage hergebruikt regulier afval steeds meer toenemen. Meer informatie over afval en grondstoffen staat in klimaat en milieu.

6. Zuurstof oppervlaktewater

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: oppervlaktewater terrein Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2013: 91,3% (98,2% in 2012)

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

Het Hoogheemraadschap van Rijnland meet het zuurstofgehalte op drie overslagpunten. Het percentage van het aantal dagen waarop het gemiddelde zuurstofgehalte meer is dan 3 mg/l op de drie handhavingspunten, bedroeg in 2013 91,3%. De overschrijdingen van de norm zijn veroorzaakt doordat januari, februari en maart elk meer dan tien sneeuwdagen hadden. Dit is meer is dan het langjarig gemiddelde. De ambitie is dat in 2015 de drie handhavingspunten altijd aan de normen voldoen. Lees meer over onze milieugerelateerde activiteiten in klimaat en milieu.

7. Drinkwaterverbruik per passagier

- Interne rapportage: tweemaal per jaar
- Rapportage periode: operationeel jaar
- Scope: eigen drinkwaterverbruik Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2013: 13,3 liter (13,6 liter in 2012)

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

Deze prestatie-indicator berekenen we door het drinkwater dat in de terminal gebruikt wordt te delen door het aantal passagiers. Het drinkwaterverbruik per passagier is in 2013 licht gedaald naar 13,3 liter. De ambitie is om een verdere daling te bewerkstelligen. Lees meer over onze milieugerelateerde activiteiten in klimaat en milieu.

8. Luchtvaart College Schiphol

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: locatie Schiphol
- Registratie: Luchtvaart College Schiphol
- 2013: leerbanen: 80,0% van examenkandidaten geslaagd (87,5% van examenkandidaten geslaagd in 2012)
- 2013: 528 mbo-deelnemers gestart (795 deelnemers gestart in 2012)

- 2013: 134 stagiaires geplaatst (75 stagiaires geplaatst in 2012)
- 2013: 90 vakopleidingen gevolgd door 192 groepen (59 vakopleidingen gevolgd door 118 groepen in 2012)

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

Leerbanen: deze zijn bedoeld voor mensen zonder afgeronde opleiding of zonder werk. Door middel van een werk/leertraject zijn zij beter toegerust voor de arbeidsmarkt. De KPI wordt gemeten aan de hand van het slagingspercentage. In 2013 heeft 80,0% van de examenkandidaten van de werk/leertrajecten het diploma gehaald.

Mbo-deelnemers: Luchtvaart College Schiphol biedt mbo-opleidingen aan die specifiek ontwikkeld zijn voor het werk op de luchthaven en gericht zijn op beveiliging en de logistiek van luchtvracht. In 2013 zijn 528 mbo-deelnemers een opleiding gestart. Dit is een lager aantal ten opzichte van 2012, toen het aantal startende deelnemers bijzonder hoog was.

Stagiaires: het aantal geplaatste stagiaires is in 2013 gestegen naar 134. Deze stijging komt doordat intern het belang van stagiaires meer benadrukt is. Nieuw is de mogelijkheid tot het volgen van een onbetaalde stage om werkervaring op te doen in de terminal; hiervan hebben 35 mbo-studenten gebruik gemaakt.

Vakopleidingen: het aantal groepen dat één van de 90 aangeboden trainingen volgde, is in 2013 gestegen naar 192. De toename komt onder meer doordat medewerkers van Schiphol Nederland B.V. sinds 2013 beschikken over een duurzaam inzetbaarheidsbudget. De medewerkers kunnen dit budget besteden aan de aangeboden trainingen.

Omdat economisch herstel nog niet zeker is, is onze ambitie voor alle onderdelen om het huidige niveau vast te houden. Meer informatie over Luchtvaart College Schiphol is opgenomen in duurzame werkgelegenheid.

9. Diversiteit

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: Schiphol Nederland B.V.
- 2013: 31,0% (27,0% in 2012)

Schiphol Nederland B.V. richt zich op het vergroten van de diversiteit van de organisatie door het verbeteren van de doorstroom van vrouwelijk talent naar de top van de organisatie. Aan het einde van 2013 is 31,0% van de belangrijkste functies vervuld door vrouwen. We hebben onze ambitie om het percentage ultimo 2014 verhoogd te hebben tot 30% daarmee reeds gehaald. Informatie over ons medewerkersbeleid is opgenomen in duurzame werkgelegenheid.

10. Ziekteverzuim

- Interne rapportage: maandelijks
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: Schiphol Nederland B.V.
- 2013: 3,1% (3,7% in 2012)

Het verzuimpercentage voor Schiphol Nederland B.V. is in 2013 verder afgenomen naar 3,1%. Het ziekteverzuim bevindt zich nu onder de Verbaannorm die voor ons was vastgesteld op 3,4%. Deze daling is onder meer gerealiseerd doordat leidingengevenden in 2012 training hebben gekregen in het begeleiden van collega's die zich ziek melden en door Het Nieuwe Werken. We streven ernaar deze dalende trend door te zetten. Informatie over ons medewerkersbeleid is opgenomen in duurzame werkgelegenheid.

11. Medewerkersbetrokkenheid

- Interne rapportage: éénmaal per 18 maanden
- Rapportage periode: 18 maanden
- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: MeyerMonitor
- 2013: 7,9 (7,9 in 2011)

De medewerkersbetrokkenheid wordt bepaald aan de hand van de uitkomsten van de Schiphol Monitor van het onderzoek- en dialoogbureau MeyerMonitor. Deze monitor brengt op zeven strategische thema’s het verschil tussen gewenste en actuele situatie in kaart. Aan de hand van deze verschillen kan het management bepalen welke thema’s aandacht behoeven met het oog op het realiseren van de strategie.

In de Schiphol Monitor zijn drie extra vragen opgenomen over de tevredenheid met het huidige werk, trots op het werk en de intentie werkzaam te blijven bij Schiphol ook als er zich een andere kans voordoet. Het gemiddelde van deze drie scores leidt tot de waarde voor medewerkersbetrokkenheid: 7,9. We hebben de betrokkenheid op hetzelfde niveau gehouden en streven ernaar dit niveau in de toekomst te behouden. Informatie over ons medewerkersbeleid is opgenomen onder duurzame werkgelegenheid.

12. Bedrijfsongevallen met verzuim

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: Schiphol Nederland B.V.
- 2013: SNBV zonder brandweer: 0 (1,6 in 2012)

- 2013: brandweer: 14,2 (44,4 in 2012)

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

Bij het berekenen van het aantal bedrijfsongevallen met verzuim per miljoen gewerkte uren, maken we momenteel een onderscheid tussen medewerkers van de brandweer en alle andere medewerkers van Schiphol Nederland B.V. voor Schiphol Nederland B.V. zonder de medewerkers van de brandweer bedraagt de LTIF 0 en voor de brandweer is dat 14,2. De oorzaak zijn drie sportblessures van brandweerpersoneel tijdens de uitoefening van hun werk. Onze ambitie is erop gericht het LTIF-cijfer van Schiphol Nederland B.V. op nul te houden en bij de brandweer een dalende trend te bewerkstelligen. Informatie over ons medewerkersbeleid is opgenomen onder duurzame werkgelegenheid.

13. Runway incursions

- Interne rapportage: maandelijks
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: airside Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: LVNL en Amsterdam Airport Schiphol
- 2013: 23 runway incursions (42 in 2012)

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Amsterdam Airport Schiphol registreren allebei runway incursions. LVNL heeft hierbij een leidende rol: Schiphol rapporteert over deze prestatie-indicator maar is voor de volledigheid van meldingen en incidentrapporten afhankelijk van LVNL. Sinds 2012 vindt er tussen beide partijen formeel afstemming plaats over het aantal runway incursions dat plaatsgevonden heeft. In 2013 waren er 23 runway incursions, zonder ernstig gevaar. Het hoge aantal in 2012 was te wijten aan het meermalen op dezelfde dag gebruiken van een baan die niet was vrijgegeven. Voor deze prestatie-indicator is de ambitie een daling te bewerkstelligen. Meer informatie over veiligheid op airside is opgenomen in veiligheid.

14. Birdstrike rate

- Interne rapportage: maandelijks
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: grenzen luchthaventerrein
- Registratie: KLM en Amsterdam Airport Schiphol
- 2013: 6,1 birdstrikes per 10.000 vliegtuigbewegingen (7,0 in 2012)

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

De birdstrike rate bedroeg in 2013 6,1 per 10.000 vliegtuigbewegingen. Ten opzichte van 2012 betekent dat een daling van 0,9 birdstrikes per 10.000 vliegtuigbewegingen. Op de lange termijn is een dalende trend in de birdstrike rate onze ambitie.

Dit gemiddelde van birdstrikes is berekend door de birdstrikes gerapporteerd door KLM en die van Amsterdam Airport Schiphol die betrekking hebben op KLM toestellen binnen de hiervoor aangegeven grenzen in het luchtruim te delen door de KLM vliegtuigbewegingen. Het gerapporteerde gemiddelde wordt zodoende ontleend aan de rapportages naar aanleiding van circa 50% van het totaal aantal vliegtuigbewegingen.

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

15. Uitvoeren integrale testen brandveiligheid

- Interne rapportage: maandelijks
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2013: 96,0% van de integrale testen is in het betreffende jaar uitgevoerd (95,0% in 2012)

De luchthaven is verantwoordelijk voor de brandveiligheid in de terminal. Om de brandveiligheid te waarborgen en de actuele bedrijfszekerheid van het brandveiligheidssysteem te verifiëren, voeren we integrale testen uit met brandmeldinstallaties, luchtbehandelingsinstallaties, bagagesystemen, liftsturing, rolluiken en evacuatiesystemen. Van de in 2013 geplande testen is 96,0% uitgevoerd (46 van de 48). Ons streven voor 2014 is om op hetzelfde niveau te presteren. Meer informatie over veiligheid is opgenomen in veiligheid.

16. Inkopen bij verantwoorde leveranciers

- Interne rapportage: eenmaal per jaar
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2013: 77,0% van totale inkoopvolume (70,7% van het totale inkoopvolume in 2012)

We meten de prestatie-indicator op basis van de gegevens van de groep leveranciers waar we 80% van onze ingekochte producten en diensten afnemen. De score van de prestatie-indicator kan derhalve maximaal 80% bedragen. In 2013 is 77,0% van het inkoopvolume geplaatst bij verantwoorde leveranciers waarvan wij hebben vastgesteld dat zij bewust bezig zijn met Corporate Responsibility. De ambitie is om de stijgende trend door te zetten. Hoe we omgaan met leveranciers is opgenomen in ketenverantwoordelijkheid.

GRI-tabel

GRI - G3.1 richtlijnen voor maatschappelijke verslaglegging

Ref.	Omschrijving richtlijn	Sectie	V	Toelichting, verwijzing naar informatiebronnen
1	**PROFIEL**			
1.1	CEO statement	Bericht van de CEO	V	
1.2	Belangrijke gevolgen, risico's en mogelijkheden van bedrijfsvoering op Corporate Responsibility	Strategie Risicomanagement	V	
2	**ORGANISATIEPROFIEL**			
2.1	Naam organisatie	Toelichting bij geconsolideerde jaarrekening - algemene informatie	V	
2.2	Voornaamste producten en/of diensten	Profiel	V	
2.3	Organisatiestructuur	Corporate Governance	V	
2.4	Locatie hoofdkantoor	+	V	Evert van de Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol
2.5	Aantal landen waar actief	Profiel	V	
2.6	Eigendomsstructuur en rechtsvorm	Corporate Governance	V	
2.7	Afzetmarkten	Profiel	V	
2.8	Omvang van de organisatie	Feiten en cijfers	V	Omvang terrein Amsterdam Airport Schiphol bedraagt 2.787 hectare en heeft 6 start- en landingsbanen
2.9	Significante veranderingen tijdens verslagperiode	+	V	Geen significante veranderingen
2.10	Toegekende onderscheidingen tijdens verslagperiode	Excellent Visit Value	V	
3	**VERSLAGPARAMETERS**			
3.1	Verslagperiode	+	V	01-01-2013 - 31-12-2013
3.2	Datum van het meest recente verslag	28-3-2013	V	www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations/FinancieleInformatie/Jaarverslagen.htm
3.3	Verslaggevingscyclus	+	V	jaarlijks
3.4	Contactinformatie	+	V	www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations/IRServicesContact.htm www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility1/InformatieEnContact.htm
3.5	Proces voor bepalen inhoud	Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	
3.6	Afbakening van het verslag	Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	
3.7	Vermelding beperkingen voor reikwijdte verslag	Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	
3.8	Basis voor verslaggeving	Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	
3.9	Technieken en berekeningsgrondslagen voor gegevensmetingen	Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	Bepaalde GRI indicatoren zijn inhoudelijk niet materieel bevonden voor Schiphol Group. Hierdoor vindt derhalve geen meting of berekening plaats en zijn gegegevens niet beschikbaar. In andere gevallen zijn gegevens niet publiekelijk beschikbaar
3.10	Herformuleringen van eerder verstrekte informatie	+	V	Bij de prestatie-indicator CO_2-uitstoot van de eigen activiteiten wijkt de gerapporteerde data over 2012 af van het Jaarverslag 2012. De methode om de uitstoot van gas te berekenen is gewijzigd: met behulp van de graaddagen methode wordt het verbruik genormaliseerd. Voor het berekenen en rapporteren van de CO2-uitstoot gebruiken we de richtlijnen van het GreenHouseGas-protocol
3.11	Significante veranderingen t.o.v. vorige verslagperiode	+	V	Geen significante veranderingen
3.12	GRI referentietabel	Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	
3.13	Verificatierapport	Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	
4	**INDICATOREN BESTUURSSTRUCTUUR**			
4.1	Bestuursstructuur van de organisatie	Verslag van de Raad van Commissarissen Corporate Governance Raad van Commissarissen, Directie & Key Management	V	
4.2	Relatie voorzitter hoogste bestuurslichaam en leidinggevende functie	Corporate Governance Raad van Commissarissen, Directie & Key Management	V	
4.3	Aantal onafhankelijke en/of niet-leidinggevende leden van het hoogste bestuursorgaan	Corporate Governance Raad van Commissarissen, Directie & Key Management	V	
4.4	Mechanismen voor aandeelhouders en medewerkers om aanbevelingen te doen of medezeggenschap uit te oefenen	Verslag van de Raad van Commissarissen Corporate Governance Aandeelhoudersinformatie	V	Schiphol heeft een centrale ondernemingsraad en een aantal decentrale ondernemingsraden. Via deze organen en via de vakbonden kunnen medewerkers zeggenschap uitoefenen

Ref.	Omschrijving richtlijn	Sectie	V	Toelichting, verwijzing naar informatiebronnen
4.5	Koppeling tussen prestaties van de organisaties en vergoedingen voor leden hoogste bestuursorgaan, top managers en leidinggevenden	Remuneratie	V	
4.6	Processen waarmee hoogste bestuursorgaan waarborgt dat strijdige belangen worden vermeden	Corporate Governance	V	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations/CorporateGovernance.htm
4.7	Proces voor bepalen samenstelling hoogste bestuursorgaan	Verslag van de Raad van Commissarissen Corporate Governance	V	
4.8	Intern ontwikkelde missie, beginselverklaringen, kernwaarden en gedragscodes	Missie en ambitie Duurzame werkgelegenheid	V	In de cao zijn gedragsregels opgenomen over ongewenste omgangsvormen, e-mail gebruik en omgang met externe relaties. Daarnaast is er een interne meldregeling
4.9	Procedures van het hoogste bestuursorgaan om te beoordelen hoe de organisatie Corporate Responsibility risico's en mogelijkheden identificeert en managet	Corporate Governance Risicomanagement	V	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations/CorporateGovernance.htm
4.10	Processen voor evalueren van eigen prestaties van het hoogste bestuursorgaan	Verslag van de Raad van Commissarissen Remuneratie Managementagenda	V	
4.11	Voorzorgsprincipe	Risicomanagement	V	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility1.htm
4.12	Onderschreven extern ontwikkelde Corporate Responsibility handvesten of andere initiatieven	+	V	Global Compact
4.13	Lidmaatschap van verenigingen en/of (inter)nationale belangenorganisaties	Raad van Commissarissen, Directie & Key Management In gesprek met stakeholders	V	Lid van brancheorganisatie Airports Council International
4.14	Belanghebbenden die betrokken zijn bij de organisatie	In gesprek met stakeholders Corporate Governance	V	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility1/Dialoog.htm
4.15	Inventarisatie en selectie van de betrokken belanghebbenden	In gesprek met stakeholders Corporate Governance	V	
4.16	Aanpak van betrekken van belanghebbenden	In gesprek met stakeholders Corporate Governance	V	
4.17	Voornaamste onderwerpen en vraagstukken die naar voren zijn gekomen tijdens het contact met stakeholders	In gesprek met stakeholders	V	
5.1	**ECONOMISCHE PRESTATIE-INDICATOREN**			
	Managementbenadering economische prestaties	Financiële gang van zaken	V	
EC1	Directe economische waarden	Jaarrekening	V	
EC2	(Financiële) implicaties en mogelijkheden van klimaatverandering op de organisatie	Sustainable Performance Risicomanagement	G	theGROUNDS Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility1/KlimaatvriendelijkeLuchtvaart.htm
EC3	Dekking van de verplichtingen in verband met vastgestelde uitkeringen	Jaarrekening	V	
EC4	Ontvangen significante financiële overheidssteun	+	V	Geen signifcante financiële ondersteuning ontvangen
EC6	Inkopen geplaatst bij lokale leveranciers	Ketenverantwoordelijkheid	V	Wij kunnen in tenders niet voorschrijven dat we lokale leveranciers prefereren. Wij moeten ons houden aan de grondbeginselen van de EU aanbestedingswetgeving. Hierin staat onder meer dat een eerlijk proces doorlopen moet worden waarin elke leverancier gelijke kansen krijgt
EC7	Procedures voor lokale personeelswerving en aandeel van het topkader dat afkomstig is uit de lokale gemeenschap	+	NM	Voor buitenlandse activiteiten geldt dat slechts enkele managers vanuit Nederland gedetacheerd zijn
EC8	Ontwikkeling en impact van investeringen in infrastructuur en diensten die voornamelijk ten behoeve van het algemeen nut worden geboden	Financiële gang van zaken	V	In de afgelopen jaren hebben we op jaarbasis rond de 300 miljoen euro geïnvesteerd en de komende jaren zal dit ruim 50% hoger liggen door de grootschalige verbouwingen en vernieuwing waarmee we in 2013 begonnen zijn. Een belangrijk deel hiervan wordt geïnvesteerd om de luchthavengerelateerde infrastructuur te verbeteren, groot onderhoud te plegen en waar nodig uit te breiden. De lange termijn investeringen dragen bij aan de kwaliteit, de bereikbaarheid en de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven. Daarnaast zijn er investeringen op het gebied van parkeervoorzieningen en luchthavengerelateerd vastgoed zoals een hotel en herontwikkeling van kantoren.
AO1	Aantal passagiers verwerkt gedurende een jaar, onderverdeeld naar internationale en binnenlandse vluchten, naar OD en transfer inclusief transito passagiers.	+	V	Amsterdam Airport Schiphol • Passagiers (incl transito): 52.569.200 • Binnenlands: 0 • Europees: 35.684.871 • Intercontinentaal: 16.884.329 • OD-passagiers (totaal): 30.515.701 • OD Europees: 23.192.069 • OD Intercontinentaal: 7.323.632 • Transfer (totaal): 22.011.998 • Transfer Europees: 12.479.367 • Transfer Intercontinentaal: 9.532.631 • Transito's: 41.501

Ref.	Omschrijving richtlijn	Sectie	V	Toelichting, verwijzing naar informatiebronnen
AO2	Aantal vliegtuigbewegingen gedurende een jaar, onderverdeeld naar dag en nacht en in commerciële, niet-commerciële, vracht en militaire vluchten	+	V	Amsterdam Airport Schiphol • Vliegtuigbewegingen totaal: 425.565 • Vrachtvluchten (commercieel): 15.623 • Passagiersvluchten (commercieel): 409.942 • General aviation (niet commercieel): 14.492 • Militaire vluchten (niet commercieel): 259 • Overige GA vluchten (niet commercieel): 14.233 • Nachtvluchten totaal: 21.381 • Nachtvluchten (commercieel): 20.744 • Nachtvluchten (niet commercieel): 637
AO3	Hoeveelheid vracht vervoerd	+	V	Amsterdam Airport Schiphol: 1.531.088.548 kilo
5.2	**MILIEU PRESTATIE-INDICATOREN**			
	Managementbenadering milieu prestatie-indicatoren	Klimaat en milieu Corporate Governance	V	
EN1	Gebruikte materialen in gewicht of volume		NM	Aangezien wij een dienstverlenend bedrijf zijn, is deze indicator niet materieel. Wij registreren alleen de aankoop van materialen en niet hoeveel materialen we gebruikt hebben
EN2	Percentage van de gebruikte materialen dat bestaat uit afval uit externe bronnen	-	NB	
EN3	Direct energieverbruik door primaire energiebron	Klimaat en milieu	V	
EN4	Indirect energieverbruik door primaire bron	+	V	De opgegeven hoeveelheden energie betreffen het totale energieverbruik in elektriciteit en gas. Er wordt geen indirecte energie separaat ingekocht. Schiphol zorgt indien nodig zelf voor de omzetting van direct energieverbruik naar indirect energieverbruik
EN5	Energie die bespaard is door besparingen en efficiëntieverbeteringen	Klimaat en milieu	V	
EN8	Watergebruik per bron	+	V	Zie ook drinkwaterverbruik per passagier in operationele jaarrekening - prestatie-indicatoren
AO4	Kwaliteit van hemelwater		V	Hemelwater wordt opgevangen in het hemelwaterrioolsysteem. Indien het verontreinigd is, wordt het eerst gereinigd voordat het toegevoegd wordt aan het oppervlaktewater
EN11	Locatie en oppervlakte van land dat grenst aan beschermde gebieden en/of gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde buiten beschermde gebieden	+	NM	Onze bedrijfsactiviteiten vinden noch in beschermde gebieden noch op een locatie die grenst aan een beschermd gebied plaats
EN12	Impact van de bedrijfsvoering op biodiversiteit in beschermde gebieden en in gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde	+	NM	Onze bedrijfsactiviteiten vinden noch in beschermde gebieden noch op een locatie die grenst aan een beschermd gebied plaats
EN16	Directe en indirecte uitstoot van broeikasgassen	Klimaat en milieu	G	Alleen CO_2-emissies beschikbaar. Voor de omgevingsvergunning milieu hoeven de overige emissies niet meer gerapporteerd te worden aan de Provincie Noord-Holland. Derhalve is deze informatie niet beschikbaar
EN17	Andere relevante indirecte broeikasgassen	+	G	De focus ligt op CO_2, dit is de belangrijkste broeikasgas. Zie verder: EN16
EN18	Initiatieven om broeikasgassen te reduceren	Klimaat en milieu	V	
EN19	Emissies van ozonafbrekende stoffen	+	NM	Voor de omgevingsvergunning milieu hoeft het gebruik van koudemiddelen niet meer gerapporteerd te worden aan de Provincie Noord-Holland
EN20	NO, SO en andere significante luchtemissies	-	NB	De Nederlandse Emissie Autoriteit (NEA) heeft Schiphol Nederland B.V. een vergunning verleend voor het emitteren van NO_x en CO_2. Deze vergunning heeft alleen betrekking op de directe uitstoot die wordt veroorzaakt door het verbranden van aardgas en propaan in warmte kracht koppelingen (WKK's), CV- en stoomketels en noodstroomaggregaten die onder het beheer van Schiphol vallen. De emissies over 2013 zijn nog niet extern vastgesteld op het moment van publiceren van het jaarverslag 2013. Sinds 2006 neemt Amsterdam Airport Schiphol deel aan het Emission Trading Scheme programma (ETS). Dit heeft als doel emissies (CO_2 en NO_x) te verlagen door toepassing van marktmechanismen. De Nederlandse overheid zet met de handel in emissierechten in op het kosteneffectief verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en de Kyoto-protocol doelstellingen te halen
AO5	Samenstelling van de luchtkwaliteit	+	NR	De samenstelling van de luchtkwaliteit wordt gemonitord door de overheid via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Tevens berekent een externe partij in opdracht van Schiphol Group eenmaal per jaar de samenstelling van de lucht op de locatie Schiphol
EN21	Totale waterafvoer naar kwaliteit en bestemming	+	G	Al het (sanitair) afvalwater uit de gebouwen gaat via het vuilwaterriool naar een afvalwaterzuiveringsinstallatie van Evides. Het water met glycol en kaliumformiaat wordt opgevangen in het hemelwaterriool en extern verwerkt voordat het op het oppervlaktewater wordt geloosd
EN22	Totale afval afvoer	Klimaat en milieu	V	
EN23	Aantal significante lekkages en volume daarvan	-	NB	
AO6	Hoeveelheid de-icingsmiddelen gebruikt voor het ontijzen van vliegtuigen en tegengaan van gladheid op de banen	+	V	Schiphol heeft voor het tegengaan van gladheid op de banen in 2013 1,7 miljoen liter kaliumformiaat gebruikt. Het de-icen van vliegtuigen gebeurt door afhandelaren waardoor geen exacte informatie over de hoeveelheid gebruikte glycol beschikbaar is
EN26	Initiatieven ter compensatie van de milieugevolgen van producten en diensten	Sustainable Performance	V	
EN27	% van verpakkingsmateriaal van producten dat weer ingezameld is	+	V	0%

Ref.	Omschrijving richtlijn	Sectie	V	Toelichting, verwijzing naar informatiebronnen
EN28	Significante boetes en aantal niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van milieu wet- en regelgeving	+	V	Naar aanleiding van een incident in een hangar van een luchtvaartmaatschappij op de luchthaven in juli 2008, waarbij blusschuim met het middel perfluoroctaansulfonaat is vrijgekomen, heeft Schiphol bijgedragen om schade voor het milieu te beperken. Het Openbaar Ministerie heeft onderzoek ingesteld naar eventuele overtreding van milieuregels. In 2013 zijn het Openbaar Ministerie en Schiphol overeengekomen tot een buitengerechtelijke afdoening te komen in verband met evenredigheid, proportionaliteit en tijd en kosten gemoeid met een eventuele strafzaak. Schiphol heeft ingestemd met een transactievoorstel ten bedrage van 30.000 euro
EN29	Significante milieugevolgen van het transport van producten en andere goederen en materialen die bestemd zijn voor de bedrijfsvoering en het vervoer van personeel	Klimaat en milieu	V	
AO7	Aantal mensen dat woont in gebieden met geluidshinder	Geluid en omgeving	V	Er waren in 2013 circa 125.000 ernstig gehinderden met een geluidbelasting van 48 dB(A) Lden of meer. Meer informatie is beschikbaar in Gebruiksprognose 2014 en Evaluatie Gebruiksprognose 2013
5.3	**ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN EN INDICATOREN VOOR VOLWAARDIG WERK**			
	Managementbenadering arbeidsomstandigheden	Duurzame werkgelegenheid Corporate Governance	V	
LA1	Samenstelling medewerkersbestand	Profiel Duurzame werkgelegenheid	G	
LA2	Personeelsverloop	Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	
LA15	Terugkeer na ouderschapsverlof	-	NB	
LA4	Percentage medewerkers dat onder een cao valt	+	V	92,9%
LA5	Minimale opzegtermijn(en) in verband met operationele veranderingen	+	V	Er zijn geen specifieke afspraken gemaakt over opzegtermijnen die zouden gelden in geval van operationele veranderingen
LA7	Lost Time Injury Frequency	Duurzame werkgelegenheid Operationele en maatschappelijke jaarrekening	G	Op airside heeft in 2013 een tragisch ongeval voorgedaan met een bagagetrekker, waarbij een voetganger was betrokken. De voetganger, een medewerker van een afhandelaar, is ten gevolge van het opgelopen letsel overleden
LA8	Opleidings-, trainings-, advies-, preventie- en risicobeheersingsprogramma's ten behoeve van personeelsleden, hun families of omwonenden in verband met ernstige ziekten	-	NR	
LA10	Gemiddeld aantal uren dat een werknemer per jaar besteedt aan opleidingen, onderverdeeld naar werknemerscategorie	Operationele en maatschappelijke jaarrekening	G	Alleen opleidingsbudget is opgenomen
LA13	Samenstelling van bestuurslichamen en medewerkersbestand	Duurzame werkgelegenheid Raad van Commissarissen, Directie & Key Management	V	
LA14	Verhouding tussen basissalarissen van mannen en vrouwen	+	V	Basissalarissen zijn gelijk voor mannen en vrouwen. Dit is vastgelegd in de cao
5.4	**PRESTATIE-INDICATOREN MENSENRECHTEN**			
	Managementbenadering mensenrechten	Duurzame werkgelegenheid Ketenverantwoordelijkheid Corporate Governance	V	
HR1	Mensenrechten clausules opgenomen in investeringsovereenkomsten en contracten	-	NB	
HR2	Percentage van belangrijke leveranciers en aannemers dat getoetst is op naleving van mensenrechten	Ketenverantwoordelijkheid	G	Schiphol Group heeft een inkoopbeleid waarin de kaders en regels opgenomen zijn voor de inkoopactiviteiten. Leveranciers worden niet specifiek getoetst op naleving mensenrechten Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility1/Ketenverantwoordelijkheid.htm
HR4	Aantal gevallen van discriminatie en de getroffen maatregelen	+	V	Er is één melding van discriminatie geweest in 2013
HR5	Activiteiten waarvan is vastgesteld dat daarbij een aanzienlijk risico zou kunnen gelden voor het recht op de uitoefening van de vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen, alsmede de maatregelen die zijn getroffen ter ondersteuning van deze rechten	-	NB	
HR6	Belangrijke leveranciers waar mogelijk kinderarbeid kan zijn	+	NM	Het grootste deel van onze activiteiten vindt plaats in Nederland. Onze leveranciers en wijzelf handelen in lijn met de Nederlandse wet
HR7	Belangrijke leveranciers waar mogelijk sprake is van gedwongen of verplichte arbeid	+	NM	Het grootste deel van onze activiteiten vindt plaats in Nederland. Onze leveranciers en wijzelf handelen in lijn met de Nederlandse wet
HR10	Percentage van de bedrijfsvoering dat is onderzocht op impact op de mensenrechten		NM	
HR11	Aantal klachten met betrekking tot mensenrechten, ontvangen via officiële klachtenkanalen		NM	
5.5	**MAATSCHAPPELIJKE PRESTATIE-INDICATOREN**			
	Managementbenadering maatschappelijke prestatie-indicatoren	Geluid en omgeving Klimaat en milieu Corporate Governance	V	
SO1	% van de bedrijfsvoering met impact op de lokale omgeving	+	V	100%

Ref.	Omschrijving richtlijn	Sectie	V	Toelichting, verwijzing naar informatiebronnen
SO9	Bedrijfsactiviteiten met een significante (potentiële) negatieve impact op de lokale omgeving	Sustainable Performance	V	De omgeving kan met name geluidshinder ondervinden Zie ook: www.bezoekbas.nl en GRI indicator PR1
SO10	Maatregelen om de (potentiële) negatieve effecten op de lokale omgeving te verminderen	Sustainable Performance	V	De omgeving kan met name geluidshinder ondervinden Zie ook: www.bezoekbas.nl en GRI indicator PR1
SO2	% van en totaal aantal bedrijfseenheden geanalyseerd op corruptiegerelateerde risico's	+	NB	Er is één onderzoek uitgevoerd naar mogelijk corruptie gerelateerde risico's
SO3	% van het personeel dat training in anticorruptiebeleid en -procedures van de organisatie heeft gevolgd	+	V	het Management Team Schiphol Group heeft een training over ethiek gevolgd in 2013
SO4	Maatregelen die zijn getroffen naar aanleiding van gevallen van corruptie	+	NM	Niet van toepassing: er zijn, ook naar aanleiding van voornoemd onderzoek, geen gevallen van corruptie bekend
SO5	Standpunten ten aanzien van publiek beleid en deelname aan de ontwikkeling ervan, evenals lobbyen	In gesprek met stakeholders	V	Lid van brancheorganisatie Airports Council International
SO8	Boetes en niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van wet- en -regelgeving	+	V	In 2013 heeft de Luchthaven Schiphol N.V. een aantal kleine boetes gekregen vanwege het niet tijdig corrigeren en betalen van de aangifte loonheffing
AO8	(Geschatte) aantal mensen dat vrijwillig of onvrijwillig is verhuisd vanwege het ontwikkelen of uitbreiden van een luchthaven	+	NM	De luchthaven is in 2013 niet dusdanig uitgebreid dat er mensen moesten verhuizen
5.6	**PRODUCTVERANTWOORDELIJKHEID**			
	Managementbenadering gezondheid en veiligheid consumenten	Veiligheid Duurzame werkgelegenheid Corporate Governance	V	
PR1	Levensduurstadia waarin de impact van producten en diensten op gezondheid en veiligheid worden beoordeeld	Veiligheid Duurzame werkgelegenheid	V	Onze producten en diensten hebben impact op de veiligheid en gezondheid van de Schipholwerkers, reizigers en omwonenden. Voor de Schipholwerkers wordt gezorgd voor een gezonde en veilige werkplek. Wij zorgen voor een veilige infrastructuur, dit geldt met name op specifieke locaties als de bagagekelder en op airside. Er zijn regels voor het gebruik van gehoorbeschermende middelen en veiligheidsvoorschriften voor het dragen van kleding. De veiligheid en gezondheid van reizigers borgen we door actief te zorgen voor een veilige luchthavenlocatie. Dit doen we onder meer door de voortdurende aandacht voor runway safety en het voorkomen van vogelaanvaringen. Hygiëne is belangijk om de reizigers en Schipholwerkers een gezonde locatie aan te bieden. Voor de omgeving is onder meer de geluidsbelasting inzichtelijk gemaakt op www.bezoekbas.nl
PR3	Product- en diensteninformatie die procedureel verplicht is	-	NM	
PR6	Programma's voor de naleving van wetten, standaarden en vrijwillige codes met betrekking tot marketingcommunicatie, waaronder reclame, promotie en sponsoring	+	NM	Onze marketingcommunicatie is in lijn met de algemeen aanvaarde ethische en culturele waarden en reclame codes. Hierdoor is het niet nodig om speciale programma's voor de naleving van de wetgeving op te stellen
PR9	Boetes wegens het niet naleven van wet- en regelgeving betreffende de levering en het gebruik van producten en diensten	+	V	Schiphol Group heeft tijdens dit verslagjaar geen boetes opgelegd gekregen wegens het niet of onvolledig aanbieden van haar diensten
AO9	Aantal dieren dat in aanvaring is gekomen met vliegtuigen per 10.000 vliegtuigbewegingen (wildlife strikes)	Veiligheid Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	Aanvaringen met vogels zijn materieel voor de luchthaven Schiphol

V = Volledig

G = Gedeeltelijk

NM = Niet Materieel

NB = Niet Beschikbaar

NR = Niet geRapporteerd

Global Compact

Global Compact Communication on Progress

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

Assurancerapport

Assurancerapport van de onafhankelijke accountant
Aan de directie van N.V. Luchthaven Schiphol

Opdracht en verantwoordelijkheden

Wij hebben de Corporate Responsibility (hierna 'CR') informatie zoals beschreven in het hoofdstuk 'Sustainable performance' op pagina's 59 t/m 78 en in de 'Operationele en maatschappelijke jaarrekening' op pagina's 115 t/m 130 van het jaarverslag van N.V. Luchthaven Schiphol (hierna 'Schiphol Group') over 2013 beoordeeld.

In het jaarverslag legt Schiphol Group in deze hoofdstukken verantwoording af over het beleid ten aanzien van CR, de bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied in 2013 (hierna de 'CR informatie').

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

Wij geven geen zekerheid bij de vooronderstellingen en de haalbaarheid van toekomstgerichte CR informatie in het jaarverslag, zoals doelstellingen, verwachtingen en ambities.

De directie van Schiphol Group is verantwoordelijk voor het opstellen van de CR informatie in het jaarverslag. Wij zijn verantwoordelijk voor het verstrekken van een assurance-rapport betreffende de CR informatie zoals toegelicht in de paragraaf 'Rapportagerichtlijnen' op pagina's 118 en 119 van het jaarverslag.

Verslaggevingscriteria

Schiphol Group heeft verslaggevingscriteria ontwikkeld die zijn gebaseerd op de G3.1 Richtlijnen van het Global Reporting Initiative ('GRI'). De CR informatie in het jaarverslag is vooral gericht op de locatie Schiphol. Over de andere entiteiten is de CR informatie gedeeltelijk opgenomen in het jaarverslag. Schiphol Group heeft de reikwijdte van de rapportage toegelicht in de paragraaf 'Rapportagerichtlijnen' op pagina's 118 en 119 van het jaarverslag. Wij achten de verslaggevingscriteria relevant en toereikend voor ons onderzoek.

Reikwijdte en werkzaamheden

De CR informatie binnen de reikwijdte van ons onderzoek is gericht op de locatie Schiphol en bevat niet alle entiteiten van Schiphol Group.

Ons onderzoek is gericht op de beoordeling van specifieke relevante CR informatie voor de belangrijkste belanghebbenden van Schiphol Group. Schiphol Group heeft de reikwijdte van ons onderzoek adequaat toegelicht in het hoofdstuk 'Operationele en maatschappelijke jaarrekening' in de paragraaf 'Rapportagerichtlijnen' op pagina's 118 en 119 in het jaarverslag. Wij geven geen zekerheid af over andere in het jaarverslag opgenomen CR informatie, aangezien die buiten de reikwijdte van ons onderzoek valt. De reikwijdte van ons onderzoek vormt geen belemmering om een conclusie te trekken ten aanzien van de CR informatie in het jaarverslag.

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

- het uitvoeren van een omgevingsanalyse en het verkrijgen van inzicht in de branche, relevante maatschappelijke thema's en kwesties, relevante wetten en regels en de kenmerken van de organisatie;
- het beoordelen van de aanvaardbaarheid van het verslaggevingsbeleid en de consistente toepassing hiervan, waaronder het beoordelen van de uitkomsten van de stakeholderdialoog en de redelijkheid van schattingen gemaakt door de directie;
- het beoordelen van de systemen en processen voor informatieverzameling, maatregelen van interne beheersing en verwerking voor de CR informatie die in de reikwijdte van ons onderzoek valt;

- het beoordelen van de interne en externe documentatie om te bepalen of de CR informatie die in de reikwijdte van ons onderzoek valt adequaat is onderbouwd;
- het beoordelen van de algemene presentatie van de CR informatie die in de reikwijdte van ons onderzoek valt, conform de verslaggevingcriteria van Schiphol Group;
- het toetsen van de consistentie van de CR informatie in het jaarverslag met de informatie in het hoofdstuk 'Operationele en maatschappelijke jaarrekening'; en
- het beoordelen van het toepassingsniveau volgens de G3.1 Richtlijnen van GRI.

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

Conclusie

Op grond van onze beoordeling hebben wij geen reden te concluderen dat de CR informatie, die binnen de reikwijdte van ons onderzoek valt, zoals toegelicht in de paragraaf 'Rapportagerichtlijnen' op pagina's 118 en 119, geen, in alle van materieel belang zijnde opzichten, betrouwbare en toereikende weergave bevat van het beleid ten aanzien van CR, van de bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied in het verslagjaar, in overeenstemming met de verslaggevingscriteria van Schiphol Group.

Amsterdam, 13 februari 2014

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

drs. S. Barendregt-Roojers RA

Financiële jaarrekening

Inhoudsopgave

Geconsolideerde jaarrekening

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2013 **135**

Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat over 2013 **136**

Geconsolideerde balans per 31 december 2013 **137**

Mutatieoverzicht van het geconsolideerde eigen vermogen **139**

Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2013 **140**

Toelichting bij de geconsolideerde jaarrekening **141**

- Algemene informatie 141
- Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling 141
- Kritische beoordelingen en inschattingen 152
- Management van financiële- en belastingrisico's 155
- Segmentinformatie 165
- Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening 168
- Toelichting op de geconsolideerde balans 180
- Toelichting op het geconsolideerde kasstroomoverzicht 215
- Gebeurtenissen na balansdatum 215
- Gerelateerde partijen 216

Enkelvoudige jaarrekening

Enkelvoudige winst- en verliesrekening over 2013 **230**

Enkelvoudige balans per 31 december 2013 **231**

Toelichtingen bij de enkelvoudige jaarrekening **232**

Overige gegevens **239**

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2013

(in EUR 1.000)	Toelichting	2013	2012[1]
Netto-omzet	1	**1.382.069**	**1.352.540**
Verkoopopbrengst vastgoed		**181**	28.064
Kostprijs verkoop vastgoed		**-**	16.551
Resultaat uit verkoop vastgoed	2	**181**	11.513
Waardeveranderingen vastgoed	3	**2.545**	- 24.021
Overige resultaten uit vastgoed		**2.726**	**- 12.508**
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	4	**603.582**	605.851
Personeelsbeloningen	5	**185.886**	182.359
Afschrijvingen	6	**248.414**	214.897
Bijzondere waardeveranderingen	7	**17.410**	22.741
Overige bedrijfskosten	8	**8.805**	17.690
Totaal bedrijfslasten		**- 1.064.097**	**- 1.043.538**
Exploitatieresultaat		**320.698**	**296.494**
Financiële baten en -lasten	9	**- 94.822**	- 88.082
Resultaat geassocieerde deelnemingen	10	**50.553**	45.464
Resultaat voor belastingen		**276.429**	**253.876**
Winstbelasting	11	**- 45.645**	- 57.438
Resultaat		**230.784**	**196.438**
Toekomend aan:			
Minderheidsaandeelhouders	12	**3.292**	- 2.276
Aandeelhouders (Nettoresultaat)		**227.492**	198.714
Winst per aandeel (x EUR 1)	13	**1.222**	1.068
Verwaterde winst per aandeel (x EUR 1)	13	**1.222**	1.068

1) Vergelijkende cijfers zijn aangepast naar aanleiding van wijzigingen in IAS 19R

Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat over 2013

(in EUR 1.000)	Toelichting	2013	2012[1]
Resultaat		**230.784**	**196.438**
Omrekeningsverschillen	28	**- 18.565**	- 646
Waardemutaties afdekkingstransacties	28	**6.596**	- 70.661
Aandeel totaalresultaat deelnemingen na belasting	28	**1.375**	- 1.617
Waardemutaties overige belangen	28	**-**	914
Totaalresultaat te reclassificeren naar winst en verlies in volgende perioden		**- 10.594**	**- 72.010**
Actuariele winsten en verliezen (pensioenverplichtingen)	28	**- 480**	- 2.000
Totaalresultaat niet te reclassificeren naar winst en verlies in volgende perioden		**- 480**	**- 2.000**
Totaalresultaat		**219.710**	**122.428**
Toekomend aan:			
Minderheidsaandeelhouders		**3.223**	- 2.225
Aandeelhouders		**216.487**	124.653

1) Vergelijkende cijfers zijn aangepast naar aanleiding van wijzigingen in IAS 19R

Geconsolideerde balans per 31 december 2013

(in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2013	31 december 2012[1]	1 januari 2012[1]
Vaste activa				
Immateriële activa	14	38.039	37.226	41.395
Activa ten behoeve van operationele activiteiten	15	2.464.538	2.493.218	2.402.813
Activa in aanbouw of ontwikkeling	16	386.470	309.304	397.032
Vastgoedbeleggingen	17	1.134.987	1.087.158	1.068.872
Latente belastingvorderingen	18	200.139	266.421	255.151
Geassocieerde deelnemingen	19	783.357	764.869	725.048
Vorderingen op geassocieerde deelnemingen	20	-	80.192	92.141
Overige financiële belangen		-	-	6.141
Leningen	21	6.927	7.540	1.561
Derivaten	30	1.668	22.851	89.565
Overige langlopende vorderingen	22	34.144	37.469	34.381
		5.050.269	**5.106.248**	**5.114.100**
Vlottende activa				
Leasevorderingen		-	-	3.299
Vorderingen op geassocieerde deelnemingen	20	59.543	-	-
Leningen	21	942	936	30
Activa beschikbaar voor verkoop	23	-	32.664	23.577
Derivaten	30	13.017	-	-
Handels- en overige vorderingen	24	203.464	201.872	177.881
Winstbelasting	35	11.195	-	3.116
Liquide middelen	25	489.263	445.122	413.287
		777.424	**680.594**	**621.190**
		5.827.693	**5.786.842**	**5.735.290**

1) Vergelijkende cijfers zijn aangepast naar aanleiding van wijzigingen in IAS 19R

(in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2013	31 december 2012[1]	1 januari 2012[1]
Kapitaal en reserves toekomend aan aandeelhouders				
Geplaatst kapitaal	26	**84.511**	84.511	84.511
Agio reserve	26	**362.811**	362.811	362.811
Ingehouden winst	27	**2.948.497**	2.829.370	2.728.149
Overige reserves	28	**- 111.774**	- 100.547	- 26.486
		3.284.045	**3.176.145**	**3.148.985**
Minderheidsaandeelhouders	29	**25.221**	21.998	24.334
Eigen vermogen		**3.309.266**	**3.198.143**	**3.173.319**
Langlopende verplichtingen				
Leningen	30	**1.514.459**	1.694.710	1.773.877
Leaseverplichtingen	31	**53.963**	54.049	52.597
Personeelsbeloningen	32	**35.474**	33.669	34.421
Overige voorzieningen	33	**10.657**	13.509	17.927
Latente belastingverplichtingen	18	**14.441**	14.054	11.799
Derivaten	30	**5.827**	114.281	63.000
Overige langlopende verplichtingen	34	**106.692**	102.704	89.834
		1.741.513	**2.026.976**	**2.043.455**
Kortlopende verplichtingen				
Leningen	30	**420.395**	191.510	101.834
Leaseverplichtingen	31	**3.182**	2.498	5.914
Derivaten	30	**33.429**	1.586	6.311
Winstbelasting	35	**-**	17.257	-
Handels- en overige schulden	36	**319.908**	348.872	404.457
		776.914	**561.723**	**518.516**
		5.827.693	**5.786.842**	**5.735.290**

1) Vergelijkende cijfers zijn aangepast naar aanleiding van wijzigingen in IAS 19R

Mutatieoverzicht van het geconsolideerde eigen vermogen

(in EUR 1.000)		Toekomend aan de aandeelhouders				Minderheids	
	Toelichting	Geplaatst kapitaal	Agio reserve	Ingehouden winst	Overige reserves[1]	aandeel houders	Totaal
Stand per 31 december 2011		**84.511**	**362.811**	**2.728.149**	**- 25.292**	**24.334**	**3.174.513**
Aanpassing IAS 19R		**-**	**-**	**-**	**- 1.194**	**-**	**- 1.194**
Stand per 1 januari 2012		**84.511**	**362.811**	**2.728.149**	**- 26.486**	**24.334**	**3.173.319**
Resultaat		**-**	**-**	198.714	**-**	- 2.276	**196.438**
Niet gerealiseerd resultaat	**28,29**	**-**	**-**	**-**	- 74.061	51	**- 74.010**
Totaalresultaat		-	-	198.714	- 74.061	- 2.225	**122.428**
Uitbetaling van dividend	**27**	-	-	- 97.493	-	- 111	**- 97.604**
Stand per 31 december 2012		**84.511**	**362.811**	**2.829.370**	**- 100.547**	**21.998**	**3.198.143**
Resultaat		**-**	**-**	227.492	-	3.292	**230.784**
Niet gerealiseerd resultaat	**28,29**	**-**	**-**	**-**	- 11.227	153	**- 11.074**
Totaalresultaat		**-**	**-**	227.492	- 11.227	3.445	**219.710**
Uitbetaling van dividend	**27**	-	-	- 108.365	-	- 222	**- 108.587**
Stand per 31 december 2013		**84.511**	**362.811**	**2.948.497**	**- 111.774**	**25.221**	**3.309.266**

1) Vergelijkende cijfers zijn aangepast naar aanleiding van wijzigingen in IAS 19R

	dividend over 2012, betaald in 2013	dividend over 2011, betaald in 2012
Dividend toekomend aan aandeelhouders (x EUR 1)	**108.365.000**	97.493.000
Aantal uitstaande aandelen rechthebbende op dividend	**186.147**	186.147
Dividend per aandeel (x EUR 1)	**582**	524

Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2013

(in EUR 1.000)	Toelichting	2013	2012
Kasstroom uit operationele activiteiten			
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	38	564.033	482.171
Betaalde winstbelasting		- 31.648	- 24.005
Betaalde interest		- 98.689	- 98.580
Ontvangen interest		4.296	6.995
Ontvangen dividend		29.608	32.245
Kasstroom uit operationele activiteiten		**467.600**	**398.826**
Kasstroom uit investeringsactiviteiten			
Investeringen in immateriële activa	14	- 12.604	- 9.395
Investeringen in materiële vaste activa	16	- 313.005	- 302.616
Ontvangen uit desinvesteringen vastgoed	2	181	28.064
Ontvangen uit desinvesteringen operationele activa		280	107
Kapitaaluitbreiding in geassocieerde deelnemingen	19	- 190	- 11.235
Verkoop overige belangen		-	7.058
Ontvangen aflossing leningen	21	131	50
Verstrekking langlopende leningen	21	- 168	- 2.390
Ontvangen termijnen financiële lease		-	1.609
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		**- 325.375**	**- 288.748**
Vrije kasstroom		**142.225**	**110.078**
Kasstroom uit financieringsactiviteiten			
Ontvangen uit opgenomen leningen	30	271.758	126.651
Betaalde aflossingen op leningen	30	- 191.664	- 94.937
Afwikkeling van derivaten	28	- 62.709	- 8.940
Betaald dividend	27	- 108.587	- 97.604
Financiële lease materiële vaste activa	31	2.801	4.232
Betaald op overige langlopende verplichtingen	34	- 2.178	1.129
Betaalde termijnen financiële lease	31	- 7.356	- 8.363
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		**- 97.935**	**- 77.832**
Nettokasstroom		**44.290**	**32.246**
Stand liquide middelen bij aanvang boekjaar	25	445.122	413.287
Nettokasstroom		44.290	32.246
Koers- en omrekeningsverschillen	9	- 149	- 411
Stand liquide middelen ultimo boekjaar	25	**489.263**	**445.122**

Toelichting bij de geconsolideerde jaarrekening

Algemene informatie

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

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

De Raad van Commissarissen heeft op 13 februari 2014 ingestemd met de jaarrekening zoals opgemaakt door de directie. De directie legt de jaarrekening ter vaststelling voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, die plaatsvindt op 16 april 2014.

Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling

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

Nieuwe standaarden en wijzigingen in standaarden die verplicht zijn met ingang van 2013
De volgende gewijzigde en/of nieuwe standaarden en interpretaties die van invloed zijn op de toelichtingen en financiële gegevens in deze jaarrekening worden met ingang van 1 januari 2013 door Schiphol Group toegepast:

- IFRS 13, Waardering tegen reële waarde
- IFRS 7, Financiële instrumenten aanpassing
- IAS 1, Wijzigingen in presentatie van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten
- IAS 19R, Personeelsbeloningen aanpassing
- Wijzigingen in het kader van het Annual improvements project 2009-2011

De toepassing van IFRS 13 Waardering tegen reële waarde leidt tot additionele toelichtingsvereisten inzake de waarderingstechnieken van de vorderingen van Schiphol Group en de waardering van de derivaten en financiële instrumenten inclusief tegenpartij risico. De waarderings methoden van vastgoedbeleggingen zijn niet gewijzigd. De wijzigingen in IAS 19R Personeelsbeloningen hebben ervoor gezorgd dat de vergelijkende cijfers zijn aangepast.

Nieuwe standaarden en wijzigingen in standaarden die verplicht zijn met ingang van 2014 of later
Schiphol Group heeft geen nieuwe standaarden, wijzigingen van bestaande standaarden of interpretaties vrijwillig vervroegd toegepast die pas met ingang van het boekjaar 2014 of later verplicht zijn.
Schiphol Group onderzoekt momenteel de consequenties van de volgende nieuwe standaarden, interpretaties en wijzigingen van bestaande standaarden, waarvan toepassing verplicht is met ingang van de jaarrekening over 2014 of later indien vermeld:

- IFRS 9, Financiële instrumenten, Classificatie en waardering (nog niet goedgekeurd)
- IFRS 10, Geconsolideerde jaarrekening en aanpassingen in IAS 27 Geconsolideerde en enkelvoudige jaarrekening (verplicht met ingang van 1 januari 2014)
- IFRS 11, Samenwerkingsverbanden en aanpassingen in IAS 28 Geassocieerde deelnemingen en Joint Ventures (verplicht met ingang van 1 januari 2014)
- IFRS 12, Toelichting van belangen in andere entiteiten (verplicht met ingang van 1 januari 2014)
- IAS 32, Financiële instrumenten aanpassing (verplicht met ingang van 1 januari 2014)
- IAS 36, Bijzondere waardeverminderingen (verplicht met ingang van 1 januari 2014)

- IAS 39, Financiële instrumenten aanpassing (verplicht met ingang van 1 januari 2014)
- Wijzigingen in het kader van het Annual improvements project 2010-2012 (verplicht met ingang van 1 juli 2014)

Zie voor een toelichting inzake IFRS 10, 11 en 12 de toelichting bij Joint Ventures en Minderheidsbelangen. De impact van IFRS 11 Samenwerkingsverbanden is zeer beperkt.

Aanpassing grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling

De vergelijkende cijfers over 2012 zijn aangepast naar aanleiding van de invoering van de aangepaste standaard IAS 19R Personeelsbeloningen. De aanpassing leidt tot een hogere pensioenverplichting per 31 december 2012 van 3,2 miljoen euro betreffende de medewerkers van Schiphol Group in Nederland. Daarnaast heeft de aanpassing in IAS 19 geleid tot een hogere pensioenschuld van de buitenlandse deelnemingen per 31 december 2012, waardoor de post deelnemingen met 1,6 miljoen euro is gedaald. Totale impact is derhalve 4,8 miljoen euro. Als consequentie van het voorgaande is het totaalresultaat over 2012 met 3,6 miljoen euro naar beneden aangepast, omdat de actuariële winsten en verliezen over 2012 zijn gewijzigd als gevolg van de aanpassing van de pensioenverplichtingen. De beginstand van het eigen vermogen per 1 januari 2012 is aangepast voor 1,2 miljoen euro ten gevolge hiervan.

Dochterondernemingen, joint ventures en geassocieerde deelnemingen

(a) Algemeen

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

(b) Dochterondernemingen

De financiële gegevens van N.V. Luchthaven Schiphol en haar dochterondernemingen worden volgens de integrale consolidatiemethode opgenomen. Onder dochterondernemingen worden verstaan de maatschappijen waarin door N.V. Luchthaven Schiphol zeggenschap over het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend. Het aandeel van overige aandeelhouders in het geconsolideerde eigen vermogen en het geconsolideerde resultaat is in de balans vermeld onder het eigen vermogen (minderheidsaandeelhouders) en in de winst- en verliesrekening onder resultaat toekomend aan minderheidsaandeelhouders.

De resultaten van de in de loop van het jaar overgenomen dochterondernemingen worden geconsolideerd vanaf het moment waarop de vennootschap zeggenschap heeft verkregen over het beleid van de dochteronderneming. De financiële gegevens van de in de loop van het jaar afgestoten dochterondernemingen blijven in de consolidatie opgenomen tot aan het moment dat geen sprake meer is van zeggenschap.

(c) Joint ventures

De financiële gegevens van geassocieerde deelnemingen die als joint venture kwalificeren worden proportioneel geconsolideerd. Een joint venture is een contractuele overeenkomst waarbij twee of meer partijen een economische activiteit aangaan waarover zij gezamenlijke zeggenschap hebben. De resultaten van de in de loop van het jaar gevormde joint ventures worden geconsolideerd vanaf het moment waarop de vennootschap gezamenlijke zeggenschap heeft verkregen over het beleid van de joint venture. De financiële gegevens van de in de loop van het jaar afgestoten joint ventures blijven in de consolidatie opgenomen tot aan het moment dat geen sprake meer is van gezamenlijke zeggenschap.

(d) Geassocieerde deelnemingen

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

belangen vanaf het moment dat geen sprake meer is van invloed van betekenis noch van zeggenschap.

(e) Verwerving van dochterondernemingen, joint ventures en geassocieerde deelnemingen
Een verwerving van een dochteronderneming, geassocieerde deelneming of joint venture wordt verantwoord in overeenstemming met de overnamemethode. Onder deze methode bestaat de kostprijs van een overname uit de som van de reële waarden van de door de overnemende partij overgedragen activa op de overnamedatum, de door de overnemende partij aangegane verplichtingen jegens voormalige eigenaren van de overgenomen partij, de door de overnemende partij uitgegeven aandelenbelangen en de gerelateerde transactiekosten. De overgenomen identificeerbare activa en (voorwaardelijke) verplichtingen worden initieel gewaardeerd op reële waarde per overnamedatum. Het verschil tussen de kostprijs van de overname en het aandeel van de vennootschap in de reële waarde van verkregen activa en verplichtingen wordt in de geconsolideerde jaarrekening verantwoord als goodwill onder de immateriële activa (voor wat betreft dochterondernemingen en joint ventures) of als onderdeel van de waarde van de deelneming. Indien dit verschil negatief is, wordt het verschil direct in de winst- en verliesrekening verantwoord. Kosten in verband met een overname worden direct verantwoord in de winst- en verliesrekening.

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

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

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

Segmentinformatie
Een operationeel segment is een duidelijk te onderscheiden onderdeel van een onderneming dat bedrijfsactiviteiten onderneemt met daaraan verbonden opbrengsten, kosten en operationele resultaten en waarover afzonderlijke financiële informatie beschikbaar is die regelmatig wordt beoordeeld door de directie ter beoordeling van de prestatie van het segment en om beslissingen te nemen over de aan het segment toe te kennen middelen. Schiphol Group onderkent veertien operationele segmenten die voor rapportage doeleinden worden samengevoegd tot negen reporting segmenten gezien de omvang en kenmerken van de operationele segmenten. Overheadkosten op groepsniveau worden aan de segmenten toegerekend, grotendeels op basis van hun relatieve aandeel in de directe kosten van Schiphol Group.

Vreemde valuta
(a) Functionele- en presentatievaluta
De primaire economische omgeving van Schiphol Group is Nederland. De functionele- en presentatievaluta van Schiphol Group is dientengevolge de euro. Financiële informatie wordt weergegeven in duizenden euro, tenzij anders aangegeven.

(b) Transacties, activa en passiva
Transacties (investeringen, opbrengsten en kosten) in vreemde valuta worden verwerkt tegen de koers van afwikkeling. Monetaire activa en passiva (vorderingen, schulden en liquide middelen) in vreemde valuta worden omgerekend tegen de op de balansdatum vigerende koers. De koersverschillen die zich voordoen bij deze omrekening en bij afwikkeling van deze posten worden in de winst- en verliesrekening verantwoord onder de financiële baten en -lasten. Hetzelfde geldt voor koersverschillen op niet-monetaire activa en passiva, tenzij winsten of verliezen op deze posten rechtstreeks in het eigen vermogen worden opgenomen. In dat geval worden de koersverschillen ook rechtstreeks in het eigen vermogen verantwoord. Een uitzondering op vorenstaande betreft de koersverschillen uit hoofde van financiële instrumenten in vreemde valuta, waartegen derivaten worden aangehouden met het doel koersrisico's op toekomstige kasstromen af te dekken. Koersverschillen op deze financiële instrumenten worden verantwoord in het eigen vermogen, mits de afdekking in hoge mate effectief is. Het ineffectieve gedeelte wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de financiële baten en -lasten.

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

Opbrengsten
Veel van de activiteiten van Schiphol Group genereren opbrengsten die kwalificeren als opbrengsten uit het verrichten van diensten (havengelden, concessies, verhuringen, autoparkeergelden). Deze opbrengsten worden verantwoord naar rato van de verrichte prestaties op balansdatum en voor zover het resultaat betrouwbaar kan worden geschat. Opbrengsten worden gewaardeerd tegen de reële waarde van de ontvangen of te ontvangen vergoedingen. De opbrengsten uit winkelverkopen komen voort uit verkoop van goederen en worden verantwoord op het moment dat deze verkooptransacties plaatsvinden.

Onder totale omzet wordt verstaan de opbrengst van geleverde diensten onder aftrek van kortingen en over de omzet geheven belastingen (BTW en accijnzen). De netto-omzet is gelijk aan de totale omzet verminderd met omzet uit transacties tussen groepsmaatschappijen.

Financiële baten en -lasten
Rentebaten en –lasten worden verantwoord op basis van tijdsevenredigheid, rekening houdend met het effectieve rendement van verstrekte leningen of verplichtingen. Royalties worden opgenomen volgens het toerekeningsbeginsel. Dividend wordt verantwoord op het moment dat de onderneming het recht heeft verkregen om de betaling te ontvangen.

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

Immateriële activa
Onder immateriële activa worden begrepen goodwill, contractgerelateerde activa en software. Goodwill ontstaan bij de acquisitie van dochterondernemingen en joint ventures wordt opgenomen onder de immateriële activa. Goodwill ontstaan bij de acquisitie van geassocieerde deelnemingen is begrepen in de boekwaarde van geassocieerde deelnemingen volgens de equity methode. Goodwill wordt initieel opgenomen tegen het verschil tussen de waarde van de overgenomen vennootschap en het aandeel van de vennootschap in de reële waarde van alle identificeerbare activa en passiva. Vervolgens wordt goodwill gewaardeerd tegen reële waarde verminderd met cumulatieve bijzondere waardeverminderingen. Op de post goodwill wordt niet afgeschreven. Goodwill wordt toegerekend aan de kasstroomgenererende eenheid (dochteronderneming, joint venture of geassocieerde deelneming) waaraan deze is gerelateerd. Deze toerekening is verder beschreven bij de toelichting op de post immateriële activa in de balans.

De post contractgerelateerde activa betreft overgenomen contracten bij overname van activiteiten van derden. Deze contracten worden gewaardeerd tegen reële waarde op overnamedatum verminderd met cumulatieve afschrijvingen en eventuele bijzondere waardeverminderingen. De contracten worden afgeschreven over de resterende contractduur.

Software omvat de posten softwarelicenties en interne ontwikkeling ICT toepassingen. Intern ontwikkelde software wordt geactiveerd tegen de kosten van op basis van tijdregistratie vastgelegde interne en externe uren in de uitvoerings- en afsluitingsfase van ICT projecten. Interne en externe uren in de initiatief- en definitiefase worden niet geactiveerd. Software wordt lineair afgeschreven over de gebruiksduur.

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

(a) activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van toekomstige operationele activiteiten;
(b) activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van toekomstige vastgoedbeleggingen;
(c) activa in aanbouw of ontwikkeling in opdracht van derden.

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

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

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

Bij ingebruikname worden de activa onder categorie a tegen historische kostprijs overgeboekt naar de activa ten behoeve van operationele activiteiten en vangt tevens de lineaire afschrijving ten laste van de winst- en verliesrekening aan. De activa onder categorie b worden bij oplevering tegen reële waarde overgeboekt naar vastgoedbeleggingen. Voor de wijze waarop vastgoedbeleggingen verder worden behandeld wordt verwezen naar de afzonderlijke beschrijving van grondslagen voor deze balanspost.

Op activa in aanbouw of ontwikkeling in opdracht van derden (categorie c) wordt de percentage of completion methode toegepast. Opbrengsten en kosten uit hoofde van dergelijke activiteiten worden verantwoord onder respectievelijk verkoopopbrengst vastgoed en kostprijs verkoop vastgoed in de winst- en verliesrekening naar rato van het stadium van voltooiing van de projectactiviteiten op de balansdatum.

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

De activa ten behoeve van operationele activiteiten worden, met uitzondering van de grond, volgens de lineaire methode afgeschreven. Afschrijving vindt plaats over de gebruiksduur. Deze termijn is onder andere afhankelijk van de aard van het actief en de componenten waaruit het actief bestaat. De gebruiksduur en de restwaarden worden elk jaareinde geëvalueerd.

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

Dagelijkse onderhoudskosten worden verantwoord in de winst- en verliesrekening en planmatig groot onderhoud met een meerjaren karakter wordt geactiveerd.

Afschrijvingen
De immateriële activa en activa ten behoeve van operationele activiteiten worden volgens de lineaire methode afgeschreven op basis van onderstaande afschrijvingstermijnen. Op goodwill, vastgoedbeleggingen, objecten in aanbouw en op grond wordt niet afgeschreven.

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

Activa ten behoeve van operationele activiteiten	
Banen, rijbanen	15-60 jaar
Platformen	30-60 jaar
Verharde terreinen en dergelijke:	
· Parkeerterreinen	30 jaar
· Wegen	30 jaar
· Tunnels en viaducten	40 jaar
· Drainage- en ontwateringswerken	20-40 jaar
Gebouwen	20-40 jaar
Installaties	5-30 jaar
Overige vaste bedrijfsmiddelen	5-20 jaar

Bijzondere waardeveranderingen
De boekwaarde van (financieel) vaste activa wordt periodiek getoetst aan de realiseerbare waarde indien aanwijzingen bestaan voor een bijzondere waardeverandering. Voor goodwill wordt voornoemde toets jaarlijks uitgevoerd, ongeacht of sprake is van dergelijke aanwijzingen. De realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. De opbrengstwaarde is de geschatte verkoopprijs in het kader van de normale bedrijfsvoering minus de geschatte kosten van voltooiing en de geschatte kosten die nodig zijn om de verkoop te realiseren. De bedrijfswaarde is de contante waarde van de geschatte toekomstige kasstromen die naar verwachting zullen voortvloeien uit het voortgezette gebruik van een actief en uit zijn vervreemding aan het eind van zijn gebruiksduur. Voornoemde toets wordt uitgevoerd op het niveau van de kasstroomgenererende eenheden waarbij Aviation en Consumer Products & Services als geheel worden gezien. Indien de realiseerbare waarde lager is dan de boekwaarde wordt ter hoogte van het verschil een bijzondere waardeverandering opgenomen in de winst- en verliesrekening en wordt de boekwaarde van het actief verlaagd tot zijn realiseerbare waarde. Voorts wordt, voor zover van toepassing, de lineaire afschrijving over de resterende gebruiksduur bijgesteld. Indien er aanwijzingen bestaan die duiden op de noodzaak tot het terugdraaien van een eerder toegepaste bijzondere waardeverandering wordt de boekwaarde van het actief verhoogd naar de realiseerbare waarde. Waardeveranderingen op goodwill ontstaan bij de acquisitie van dochterondernemingen en joint ventures worden niet teruggenomen.

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

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

Alle objecten in de portefeuille worden minimaal éénmaal per jaar getaxeerd door onafhankelijke externe taxateurs. De reële waarde waartegen vastgoedbeleggingen in de balans worden gepresenteerd houdt, ter voorkoming van dubbeltellingen, rekening met de in de balans opgenomen huurincentives. Brutohuuropbrengsten uit operationele huurovereenkomsten worden op tijdsevenredige basis over de periode van de huurovereenkomsten verantwoord. Huurvrije perioden, huurkortingen en andere huurincentives worden verwerkt als een integraal deel van de totale brutohuuropbrengsten. Servicekosten hebben betrekking op kosten voor energie, huismeesters, onderhoud en dergelijke, die op grond van de huurovereenkomst doorberekend kunnen worden aan de huurder. Het niet doorberekende deel van de servicekosten heeft voor een groot deel betrekking op niet verhuurde vastgoedbeleggingen en wordt opgenomen in de winst- en verliesrekening. De kosten en doorbelastingen worden niet afzonderlijk in de winst- en verliesrekening vermeld.

De tot de vastgoedbeleggingen behorende gronden worden eveneens gewaardeerd op reële waarde. De taxatie van gronden wordt door interne en externe taxateurs uitgevoerd, waarbij ieder jaar een ander gedeelte van onze totale grondposities door onafhankelijke externe taxateurs wordt gewaardeerd. De marktwaarde van de in erfpacht en grondhuur uitgegeven terreinen wordt berekend door

discontering van de jaarlijkse canons en eindwaarde van de betreffende contracten (DCF-methode).

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

Winstbelastingen
De winstbelasting op het resultaat over het boekjaar omvat de over de verslaggevingsperiode verschuldigde en verrekenbare winstbelastingen en latente winstbelastingen. Deze zijn berekend op basis van de geldende belastingwetgeving en -tarieven. Belastingen op het resultaat omvatten alle belastingen die zijn gebaseerd op fiscale winsten en verliezen, inclusief niet-verrekenbare belastingen die door dochterondernemingen, geassocieerde deelnemingen of joint ventures zijn verschuldigd.

De winstbelasting wordt in de winst- en verliesrekening verantwoord, behoudens voor zover deze betrekking heeft op posten die rechtstreeks in het eigen vermogen worden opgenomen. In dit geval wordt de belasting in het eigen vermogen verwerkt.

De over het boekjaar verschuldigde en verrekenbare acute belasting is de naar verwachting te betalen belasting over de belastbare winst over het boekjaar, alsmede correcties op de over de voorgaande jaren verschuldigde belasting.

Latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden opgenomen voor tijdelijke verschillen tussen de waarde van de activa en verplichtingen volgens fiscale voorschriften enerzijds en de in deze jaarrekening gevolgde 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, geassocieerde deelnemingen en joint ventures, tenzij de vennootschap in staat is het tijdstip van afwikkeling van het tijdelijke verschil te bepalen en het waarschijnlijk is dat het tijdelijke verschil in de voorzienbare toekomst niet zal worden afgewikkeld.

Latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden gewaardeerd tegen de belastingtarieven die naar verwachting van toepassing zullen zijn op de periode waarin de vordering wordt gerealiseerd of de verplichting wordt afgewikkeld, op basis van de belastingtarieven (en de belastingwetgeving) waarvan het wetgevingsproces (materieel) is afgesloten op de balansdatum. De latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden gesaldeerd voor zover de vorderingen en verplichtingen onderdeel uitmaken van dezelfde fiscale eenheid en de vennootschapsbelasting aan het hoofd van deze fiscale eenheid een in rechte afdwingbaar recht hiertoe heeft.

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

(b) Schiphol Group als huurder in een financiële lease
De betreffende activa worden verantwoord onder activa ten behoeve van operationele activiteiten of onder vastgoedbeleggingen. De leningen die verband houden met deze overeenkomsten worden verantwoord onder de leaseverplichtingen. De betreffende activa en verplichtingen worden initieel opgenomen tegen bedragen die, op het tijdstip van het aangaan van de leaseovereenkomst, gelijk zijn aan de reële waarde van de geleasde activa of, indien lager, aan de contante waarde van de minimale leasebetalingen. Op de activa wordt vervolgens afgeschreven in overeenstemming met identieke activa die de vennootschap zelf in eigendom heeft. De afschrijvingstermijn kan korter zijn indien de

leasetermijn korter is, niet verlengd zal worden en de betreffende activa niet overgenomen zullen worden. De betaalde leasetermijnen worden op een zodanige manier verdeeld tussen de financieringskosten en aflossing van de uitstaande verplichting dat gedurende elke periode van de lease een constante periodieke rentevoet op het resterende saldo van de verplichtingen wordt getoond.

(c) Schiphol Group als huurder in een operationele lease
Voor contracten waar het economisch eigendom in handen is van derden, worden uitsluitend de huurtermijnen lineair, rekening houdend met huurincentives, als kosten verantwoord in de winst- en verliesrekening.

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

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

Vorderingen op geassocieerde deelnemingen en leningen
Vorderingen op geassocieerde deelnemingen en leningen worden initieel gewaardeerd tegen kostprijs, zijnde de reële waarde van de uitgegeven lening verminderd met transactiekosten. Vervolgens worden de vorderingen op geassocieerde deelnemingen en leningen gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs. Verschillen tussen de aflossingswaarde enerzijds en de boekwaarde anderzijds worden daarbij afgeschreven over de resterende looptijd volgens de effectieve rentemethodiek.

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

Derivaten
De vennootschap classificeert de financiële instrumenten in de volgende categorieën: verplichtingen en vorderingen, reële waarde door de winst- en verliesrekening of als activa aangehouden voor verkoop. Er wordt uitsluitend gebruik gemaakt van derivaten om het risico van wijzigingen in toekomstige kasstromen terzake van periodiek te betalen rente en aflossing van financiering af te dekken. Deze wijzigingen in kasstromen kunnen het gevolg zijn van ontwikkelingen in marktrente en valutakoersen. De ter afdekking van deze risico's gebruikte afdekkingsinstrumenten zijn renteswaps en valutaswaps.

Derivaten worden bij de eerste verwerking in de jaarrekening opgenomen tegen de reële waarde op de datum waarop het derivatencontract wordt gesloten en vervolgens tegen de reële waarde op elk rapporteringsmoment. De methode voor verantwoording van het resultaat is afhankelijk van de vraag of hedge accounting wordt toegepast en zo ja, of de hedgerelatie effectief is. Indien de hedgerelatie effectief is, dan wordt voor deze derivaten kasstroomhedge accounting toegepast.

Bij het afsluiten van een afdekkingstransactie wordt de afdekkingsrelatie formeel gedocumenteerd. Periodiek wordt getoetst of de afdekkingstransactie over de afgelopen periode effectief is geweest en of de afdekkingstransactie naar verwachting over de komende periode effectief zal zijn.

Indien het afdekkingsinstrument afloopt, wordt verkocht, wordt beëindigd, wordt uitgeoefend, of niet langer voldoet aan de criteria voor het mogen toepassen van hedge accounting, dan wordt de toepassing daarvan per direct

gestaakt. De tot dan gecumuleerde mutaties in de reële waarde van het betreffende afdekkingsinstrument blijven in de afdekkingsreserve en worden in de winst- en verliesrekening verantwoord op het moment dat de initieel afgedekte kasstroom zich voordoet.

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

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

Handels- en overige vorderingen
De handels- en overige vorderingen worden opgenomen tegen reële waarde. Vervolgens worden deze vorderingen gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs onder aftrek van een voorziening voor oninbaarheid. Toevoegingen aan deze voorziening en vrijval van deze voorziening worden verantwoord in de winst- en verliesrekening.

Liquide middelen
De post liquide middelen omvat rekening courant tegoeden bij de bank en deposito's. Rekening courant schulden bij de bank worden verantwoord onder de handels- en overige schulden. De liquide middelen worden gewaardeerd tegen de reële waarde, gewoonlijk gelijk aan de nominale waarde.

Eigen vermogen
(a) Geplaatst kapitaal
Het geplaatst kapitaal omvat de op uitgegeven aandelen gestorte, nominale bedragen.

(b) Agio reserve
De agio reserve omvat de op uitgegeven aandelen gestorte bedragen, voor zover die stortingen de nominale waarde van de betreffende aandelen overschrijden.

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

(d) Overige reserves
De overige reserves bestaan uit de reserve afdekkingstransacties, de reserve overige financiële belangen en de reserve omrekeningsverschillen.

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

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

Leningen
Deze post betreft obligaties en onderhandse leningen evenals schulden aan kredietinstellingen. Leningen worden initieel gewaardeerd tegen de reële waarde van de opgenomen lening verminderd met transactiekosten. Vervolgens worden de leningen gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Het verschil tussen de aflossingswaarde en de boekwaarde wordt daarbij afgeschreven over de resterende looptijd volgens de effectieve rentemethodiek.

Leningen worden verantwoord onder de kortlopende schulden voor zover wordt verwacht dat aflossing binnen 1 jaar na balansdatum zal plaatsvinden.

Personeelsbeloningen
Personeelsbeloningen worden onderverdeeld in vier categorieën:

(a) kortetermijn personeelsbeloningen;

(b) vergoedingen na uitdiensttreding;

(c) andere langetermijn personeelsbeloningen;

(d) ontslagvergoedingen.

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

(a) Kortetermijn personeelsbeloningen
Kortetermijn personeelsbeloningen zijn personeelsbeloningen die betaalbaar zijn binnen 1 jaar na het einde van het boekjaar waarin de werknemer de prestaties heeft verricht. Binnen Schiphol Group bestaat deze categorie onder meer uit salarissen (inclusief vakantiegeld) en alle vaste en variabele toeslagen, bijdragen voor werknemersverzekeringen, doorbetaling loon bij ziekte, winstdeling en variabele beloning (kortetermijn). De kosten uit hoofde van deze personeelsbeloningen worden in de winst- en verliesrekening verantwoord op het moment dat de prestaties zijn verricht of rechten op beloningen zijn ontstaan (bijvoorbeeld vakantiegeld).

(b) Vergoedingen na uitdiensttreding
Deze categorie vergoedingen betreft personeelsbeloningen die verschuldigd kunnen zijn na beëindiging van het dienstverband. Onder deze categorie vallen zaken als pensioenregelingen, functioneel leeftijdsontslag, vergoeding ziektekostenverzekering voor gepensioneerden en de aanvullende uitkering bij arbeidsongeschiktheid. Schiphol Group heeft de pensioenregeling ondergebracht bij het ABP. De pensioenregeling wordt aangemerkt als een collectieve regeling van meerdere werkgevers en kwalificeert als een toegezegd-pensioenregeling. Schiphol Group beschikt echter over onvoldoende informatie om de verwerkingsmethodiek voor toegezegd-pensioenregelingen toe te passen, omdat het ABP niet in staat is de hiervoor benodigde gegevens aan te leveren. Dientengevolge wordt de regeling verwerkt volgens de methodiek voor toegezegd-bijdragenregelingen.

Als gevolg hiervan is bij de berekening van de verplichtingen voortvloeiend uit de pensioenregeling volstaan met het in de winst- en verliesrekening opnemen van de verschuldigde premie terzake van de pensioenen. Voor de toegezegd-pensioenregelingen van enkele dochterondernemingen en joint ventures is wel de informatie beschikbaar die noodzakelijk is voor de verantwoording als toegezegd-pensioenregeling. In die gevallen wordt in de balans een netto vordering of verplichting opgenomen die het totaal is van de volgende bedragen:

1. de contante waarde van de brutoverplichtingen uit hoofde van de toegezegd-pensioenregeling op de balansdatum. Deze verplichtingen worden berekend in overeenstemming met de projected unit credit method. Volgens deze methode wordt de contante waarde van de pensioenverplichting per werknemer bepaald op basis van het aantal actieve dienstjaren tot aan de balansdatum, het geraamde salarisniveau per de verwachte pensioneringsdatum en de marktrente.
2. 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.
3. 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 3 is beschreven.

(c) Andere langetermijn personeelsbeloningen
Bij andere langetermijn personeelsbeloningen gaat het om personeelsbeloningen die niet volledig betaalbaar zijn binnen 1 jaar na het einde van het boekjaar waarin de werknemer de prestaties verrichtte. Bij Schiphol Group bestaat deze categorie onder meer uit langetermijn variabele beloningen voor het directieteam en staf- en BA directeuren, loonsuppletie bij arbeidsongeschiktheid, jubileum-uitkeringen en sabbatical leave.

De langetermijn variabele beloningen zijn een voorwaardelijke bezoldigingscomponent, waarbij de

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

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

De verplichtingen met betrekking tot jubileumuitkeringen en de verplichtingen uit hoofde van de andere langetermijn personeelsbeloningen worden gewaardeerd tegen contante waarde.

(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 pensioneringsdatum of de beslissing van een werknemer om in ruil voor een aangeboden vergoeding vrijwillig ontslag te nemen. Ook uitkering op grond van de regeling bovenwettelijke uitkering bij werkloosheid is een voorbeeld van een ontslagvergoeding. De kosten voor ontslagvergoedingen worden volledig in de winst- en verliesrekening tot uitdrukking gebracht.

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

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

Overige langlopende verplichtingen
Bij afgekochte erfpacht wordt het bedrag van de afkoop als leaseverplichting opgenomen in de balans en lineair als bate in de winst- en verliesrekening verantwoord over de termijn van het leasecontract. Het betreft hier een overlopend lease passief uit hoofde van Schiphol Group als lessor.

Handels- en overige schulden
De handels- en overige schulden worden opgenomen tegen reële waarde. Vervolgens worden deze gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs.

Kritische beoordelingen en inschattingen

Hiervoor is een uitgebreide beschrijving opgenomen van de grondslagen van waardering en resultaatbepaling die door Schiphol Group worden toegepast. In bepaalde situaties zullen beoordelingen van het management doorslaggevend zijn in de wijze waarop de grondslagen van consolidatie, waardering en resultaatbepaling dienen te worden toegepast. Het opmaken van de jaarrekening brengt met zich mee dat beoordelingen, inschattingen en aannames van het management mede de opgenomen bedragen van activa, passiva, opbrengsten en kosten bepalen.

Beoordelingen
Beoordelingen door het management in toepassing van IFRS die een belangrijk effect hebben op de jaarrekening betreffen de kwalificatie van geassocieerde deelnemingen als dochteronderneming, joint venture of geassocieerde deelneming en bij de beoordeling van de vastgoedbeleggingen.

Inschattingen
De reële waarde van gebouwen en grond, verantwoord onder de post vastgoedbeleggingen, wordt jaarlijks bepaald door externe en interne taxateurs, waarbij ieder jaar een ander gedeelte van onze totale grondposities door onafhankelijke externe taxateurs wordt gewaardeerd. De beste aanwijzingen voor de reële waarde zijn de gangbare prijzen op een actieve markt voor soortgelijke vastgoedbeleggingen. Bij het ontbreken van dergelijke informatie wordt de reële waarde zelfstandig vastgesteld binnen een bandbreedte van redelijke schattingen van de reële waarde.

Vanwege de beperkte publieke informatie die beschikbaar is, de complexiteit omtrent de vastgoedwaarderingen en de hoge mate van het gebruik van onafhankelijke externe taxateurs is Schiphol Group van mening dat de vastgoedbeleggingen zich classificeren als level 3. In het volgende overzicht staan de elementen van de waarderingen die gebruikt zijn. Hierbij gaat het om de vastgoedwaarderingen op de locatie Schiphol en Rotterdam.

(in EUR 1.000)	Reële waarde 31 december 2013	Waarderingstechnieken	Waarderingmethodes	Range (gemiddelde) in EUR
Kantoren	**523.409**	Huurwaardekapitalisatie methode	NAR	5,96%-10,59% (7,75%)
		DCF Methode	BAR	7,10%-14,01% (10,55%)
			Huurwaarde per m²	115-353 (197)
			Exploitatiekosten (% HW)	8,59%-12,94% (10,21%)
Bedrijfsruimtes	**262.253**	Huurwaardekapitalisatie methode	NAR	6,60%-9,20% (7,28%)
		DCF Methode	BAR	5,22%-12,59% (9,25%)
			Huurwaarde per m²	70-132 (102)
			Exploitatiekosten (% HW)	8,16%-15,43% (11,03%)
Gronden:				
Kantoren	**347.522**	Residuele grondwaarde (bebouwd)	BAR	6,75%-8,00% (7,42%)
			Bouwkosten per m² BVO/ppl	1.000-1.600 (1.267)
Overig	**1.803**		BAR	6,8%-8,25% (7,67%)
			Bouwkosten per m² BVO/ppl	50 - 1.675 (802)
			Residuele grondwaarde per m² BVO	31 - 650 (272)
Totaal vastgoedbeleggingen	**1.134.987**			

In vergelijking met 2012 zijn er geen wijzigingen in de waarderingstechnieken en waarderingsmethodes geweest.

Overige inschattingen hebben vooral betrekking op:
- bijzondere waardeveranderingen van goodwill en vaste activa;
- activeren en toerekenen van kosten aan bestaande activa;
- gebruiksduur en restwaarde van activa voor operationele activiteiten;
- actuariële assumpties voorzieningen personeelsbeloningen;
- vorderingen en verplichtingen uit hoofde van claims en geschillen.

De informatie terzake is opgenomen in de toelichtingen op deze posten. Behalve de al in de toelichting op de jaarrekening uiteengezette elementen zijn er geen andere kritische waarderingsinschattingen in de toepassing van de grondslagen die een nadere toelichting vereisen. De gemaakte inschattingen en daarmee samenhangende aannames zijn gebaseerd op ervaringen en inzichten van het management en op de ontwikkeling van externe factoren die onder de gegeven omstandigheden als redelijk kunnen worden beschouwd. Inschattingen en aannames zijn aan wijzigingen, als gevolg van veranderende feiten en inzichten, onderhevig en kunnen per verslagperiode andere uitkomsten hebben. De mutaties in deze uitkomsten worden, afhankelijk van de aard van de betreffende post, verwerkt in de balans of in de winst- en verliesrekening. De daadwerkelijke uitkomsten kunnen afwijken van eerdere op basis van inschattingen en aannames gerapporteerde resultaten.

Management van financiële- en belastingrisico's

Financiële risicofactoren

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

Marktrisico

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

(a) Valutarisico

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

Bij de beheersing van het valutarisico met betrekking tot leningen maakt Schiphol Group gebruik van termijn- en swapcontracten. Het beleid voor de beheersing van het financiële risico is dat vrijwel 100% van de verwachte kasstromen wordt afgedekt. Per 31 december 2013 was van de groepsfinanciering 7,3% in vreemde valuta opgenomen (één lening met een boekwaarde van 137,7 miljoen euro overeenkomend met Japanse yen 20 miljard nominaal). Een jaar eerder betrof dit 12,1% van de groepsfinanciering (één lening met een boekwaarde van 174,4 miljoen euro overeenkomend met Japanse yen 20 miljard nominaal). Deze positie is in overeenstemming met voornoemd beleid volledig afgedekt met behulp van een valutaswap. Een wijziging in de koers van de betreffende vreemde valuta heeft derhalve geen effect op de resultaten uit hoofde van deze groepsfinanciering. Het effect op het eigen vermogen is tijdelijk (immers slechts voor de duur van de afdekkingstransactie) en bedraagt in 2013 27,6 miljoen euro negatief (na aftrek van latente belastingen).

Schiphol Group heeft een aantal strategische investeringen in activiteiten buiten de eurozone, waarvan de netto-investeringen, verantwoord in de balans onder de regels geassocieerde deelnemingen en vorderingen op geassocieerde deelnemingen, te maken hebben met een omrekeningsrisico. De valutapositie die samenhangt met de netto-investeringen van de activiteiten buiten de eurozone van Schiphol Group van in totaal 173,5 miljoen euro per 31 december 2013 (180,1 miljoen euro per 31 december 2012) wordt in overeenstemming met het beleid niet afgedekt, met uitzondering van de hierin begrepen Redeemable Preference Shares die Schiphol Group houdt in Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd. Het valutarisico op deze vordering inclusief te vorderen dividend, met een boekwaarde per 31 december 2013 van 59,5 miljoen euro (80,2 miljoen euro per 31 december 2012), wordt voor een belangrijk deel afgedekt met valutatermijntransacties. Een wijziging in de koers van de afgedekte vreemde valuta heeft derhalve een gering effect op de resultaten uit hoofde van deze vordering. Omrekeningsverschillen op de niet afgedekte positie in relatie tot de post geassocieerde deelnemingen worden verantwoord in de reserve omrekeningsverschillen en hebben ook geen directe invloed op het resultaat. Het effect op het eigen vermogen in 2013 bedraagt 18,4 miljoen euro en daardoor neemt voornoemde reserve af van 21,3 miljoen euro per 31 december 2012 naar 2,9 miljoen euro per 31 december 2013.

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

(b) Prijsrisico

Prijsrisico betreft het risico dat de waarde van activa en verplichtingen zal schommelen als gevolg van veranderingen in marktprijzen. Schiphol Group heeft vooral te maken met het prijsrisico van vastgoedbeleggingen die door Schiphol Group tegen reële waarde worden verantwoord. Deze reële waarde wordt beïnvloed door ontwikkelingen in vraag en aanbod en veranderingen in de rentestand en inflatie. Een stijging van het door vastgoedbeleggers geëiste netto aanvangsrendement (NAR) op kantoren en bedrijfsruimten met gemiddeld 10 procent zal leiden tot een daling van de waarde van onze kantoren en bedrijfsruimten van in totaal circa EUR 94 miljoen. Een daling van de NAR van 10% zal leiden tot een stijging van in totaal circa EUR 78 miljoen. Gezien voornoemde grondslag van waardering en resultaatbepaling is onze winstgevendheid voor belasting in die situatie tot eenzelfde bedrag lager.

Schiphol Group koopt elektriciteit en gas in en sluit daartoe voor wat betreft het eigen gebruik langetermijn contracten af. De resterende looptijd van de (per saldo) verplichtingen uit hoofde van de langetermijn contracten voor elektriciteit en gas zijn als volgt:

(in EUR 1.000)	**Totaal 2013**	**<= 1 jaar**	**> 1 jaar**	**> 5 jaar**
Verplichtingen uit hoofde van gas	**3.192**	3.192	-	-
Verplichtingen uit hoofde van elektriciteit	**13.301**	7.466	5.835	-
	16.493	**10.658**	**5.835**	**-**

(in EUR 1.000)	**Totaal 2012**	**<= 1 jaar**	**> 1 jaar**	**> 5 jaar**
Verplichtingen uit hoofde van gas	**3.404**	3.404	-	-
Verplichtingen uit hoofde van elektriciteit	**14.576**	7.723	6.853	-
	17.980	**11.127**	**6.853**	**-**

(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. Als de marktrente met gemiddelde 1% daalt heeft dit tot gevolg dat de reële waarde van de leningen met 113 miljoen euro (5,3%) stijgt. Een stijging van de gemiddelde marktrente met 1% leidt tot een daling van de reële waarde van de leningen met 103 miljoen euro (4,9%). Het beleid van Schiphol Group is om ten minste 50% van de geleende gelden op te nemen met een vaste rente, zonodig met gebruikmaking van derivaten. Voor Airport Real Estate Basisfonds C.V. (AREB C.V.) geldt een minimum van 60% voor leningen met een vaste of gemaximeerde rente. Per 31 december 2013 bedroeg het percentage leningen met een vaste rente 100%, exclusief dochters en geassocieerde deelnemingen (per 31 december 2012: 100%).

Kasstroom-renterisico

Het kasstroom-renterisico betreft het risico dat de toekomstige kasstromen van een financieel instrument zullen schommelen als gevolg van veranderingen in de 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 2013 gemiddeld 0,4% lager zou zijn geweest (en derhalve 0% zou zijn geweest) was de rentebate uit hoofde van deposito's 1,3 miljoen euro lager uitgevallen (2012: 1,7 miljoen euro).

Daarnaast bestaat bij de groepsfinanciering een kasstroom-renterisico op langlopende leningen tegen een variabele rente. Deze positie wordt beperkt door het beleid van Schiphol Group om, zonodig met gebruikmaking van derivaten, maximaal 25% van de geleende gelden tegen een variabele rente op te nemen (minimaal 50% vaste rente). Voor AREB C.V. geldt een maximum van 40%. Per 31 december 2013 bedroeg het percentage leningen met een variabele rente met betrekking tot de groepsfinanciering 0% en voor AREB C.V. 1% (per 31 december 2012: 0% respectievelijk 1%).

Het kasstroom-renterisico wordt beheerst door het gebruik van renteswaps, waarmee van een variabele rente kan worden overgestapt op een vaste rente, en eventueel rentecaps waarmee een eventuele stijging van de rente wordt gemaximeerd. Als onderdeel van een renteswap komt Schiphol Group met een tegenpartij overeen om op vooraf vastgestelde momenten een ruil aan te gaan van het verschil tussen een vast contracttarief en een variabele rente. Dit verschil wordt berekend op basis van de overeengekomen onderliggende hoofdsom. Indien de variabele rente gedurende het jaar 2013 gemiddeld 1% hoger zou hebben gelegen, zou dit geen effect hebben gehad op de rentelast uit hoofde van leningen voor de groepsfinanciering (geen effect in 2012).

Ter beperking van het kasstroom-renterisico op langlopende leningen op middellange termijn zijn derivaten afgesloten waarmee de renteniveaus zijn vastgelegd waartegen in 2014 aflopende leningen geherfinancierd kunnen worden. Het effect op het eigen vermogen van deze transacties is tijdelijk (immers slechts voor de duur tot herfinanciering in 2014) en bedroeg 54,3 miljoen euro positief (na aftrek van latente belastingen) per 31 december 2013 (2012: 37,0 miljoen euro negatief).

Tegenpartijrisico

Tegenpartijrisico betreft het risico dat de ene partij bij een financieel instrument haar verplichting niet zal nakomen, waardoor de andere partij een financieel verlies krijgt te verwerken. Tegenpartijen van Schiphol Group bij derivaten- en liquiditeitentransacties zijn beperkt tot financiële instellingen met een hoge kredietwaardigheid (minimaal een S&P credit rating in de A categorie) waarbij de netto positie per tegenpartij niet groter mag zijn dan 200,0 miljoen euro. De netto positie per 31 december 2013 was maximaal175,5 miljoen euro (per 31 december 2012: maximaal 161,3 miljoen euro).

Per 31 december 2013 bedraagt de post debiteuren 102,1 miljoen euro (per 31 december 2012: 96,6 miljoen euro). Dit bedrag is inclusief een voorziening voor oninbaarheid van 5,4 miljoen euro (per 31 december 2012: 4,6 miljoen euro) en ontvangen waarborgsommen van 2,1 miljoen euro (per 31 december 2012: 1,6 miljoen euro). Vorderingen op debiteuren die failliet zijn of surséance van betaling hebben aangevraagd worden voor 100% voorzien. Dit geldt eveneens voor vorderingen ouder dan 1 jaar en grotere vorderingen jonger dan 1 jaar waarvan wordt verwacht dat deze oninbaar zijn.

Het verloop van de voorziening voor oninbaarheid is als volgt:

(in EUR 1 mln)	2013	2012
Boekwaarde 1 januari	**4,6**	5,0
Onttrekking in het jaar	**- 0,2**	- 1,3
Dotatie in het jaar	**1,0**	0,9
Boekwaarde 31 december	**5,4**	**4,6**

Van de post debiteuren van 108,8 miljoen euro (vóór aftrek van voorziening oninbaarheid van 5,4 miljoen euro en ontvangen waarborgsommen van 2,1 miljoen euro) is een bedrag van 13,2 miljoen euro vervallen, maar niet voorzien. Deze debiteuren hebben geen historie van wanbetaling; de verwachting is dat zij zullen betalen. Hiervan is in 2014 4 miljoen euro ontvangen.

(in EUR 1 mln)	2013	2012
Jonger dan 60 dagen	**88,0**	99,6
Ouder dan 60 dagen	**19,9**	1,1
Ouder dan 360 dagen	**0,6**	0,9
Faillisementen	**1,1**	1,2
	109,6	**102,8**
Voorziening oninbaarheid	**- 5,4**	- 4,6
Ontvangen waarborgsommen	**- 2,1**	- 1,6
Totaal Debiteuren	**102,1**	**96,6**

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 2013 over een bedrag van 45,3 miljoen euro aan bankgaranties en waarborgsommen (per 31 december 2012: 27,1 miljoen euro). Eén onderneming, Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. (KLM) heeft een individueel debiteurensaldo groter dan 10 miljoen euro .

Liquiditeitsrisico

Liquiditeitsrisico betreft het risico dat Schiphol Group problemen zal hebben om de financiële middelen bijeen te brengen die nodig zijn om te voldoen aan haar kortetermijn verplichtingen. Zorgvuldig beheer van het liquiditeitsrisico brengt met zich mee dat Schiphol Group voldoende liquide middelen aanhoudt en dat voldoende financieringsruimte voorhanden is, in de vorm van toegezegde (bij voorkeur gecommitteerde) kredietfaciliteiten en het EMTN programma. In ons financieringsbeleid streven wij voorts naar het reduceren van het herfinancieringsrisico. Kortheidshalve wordt verwezen naar toelichting 30 inzake leningen waarin vorenstaande ruimte en faciliteiten nader worden toegelicht. In het kader van het liquiditeitsrisico beheert Corporate Treasury de cashpool waarbij verschillende banksaldi beheerd en gesaldeerd worden van de dochters teneinde een optimaal saldobeheer te creëren.

De resterende looptijd van de (per saldo) verplichtingen uit hoofde van financiële instrumenten en de samenstelling van de verwachte kasstromen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Totaal 2013	Contractuele kasstromen	<= 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en <= 5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van leningen	**1.934.854**	2.022.571	420.395	1.514.459	373.113	1.141.346
Financiële leaseverplichtingen	**57.145**	57.145	3.182	53.963	10.702	43.261
Derivaten verplichtingen	**39.256**	39.256	33.429	5.827	5.827	-
Schulden aan leveranciers	**102.986**	102.986	102.986	-	-	-
Passiva	**2.134.241**	**2.221.958**	**559.992**	**1.574.249**	**389.642**	**1.184.607**
Vorderingen op deelnemingen	**- 59.543**	- 59.543	- 59.543	-	-	-
Leningen	**- 7.869**	- 7.869	- 942	- 6.927	- 6.927	-
Derivaten vorderingen	**- 14.685**	- 14.685	- 13.017	- 1.668		- 1.668
Debiteuren	**- 102.091**	- 102.091	- 102.091	-	-	-
Liquide middelen	**- 489.263**	- 489.263	- 489.263	-	-	-
Activa	**- 673.451**	**- 673.451**	**- 664.856**	**- 8.595**	**- 6.927**	**- 1.668**
Totaal	**1.460.790**	**1.548.507**	**- 104.864**	**1.565.654**	**382.715**	**1.182.939**

(in EUR 1.000)	Totaal 2012	Contractuele kasstromen	<= 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en <= 5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van leningen	**1.886.221**	1.919.779	191.510	1.694.711	743.485	951.226
Financiële leaseverplichtingen	**56.546**	56.546	2.498	54.048	9.166	44.882
Derivaten verplichtingen	**115.868**	115.868	1.586	114.282	8.453	105.829
Schulden aan leveranciers	**108.379**	108.379	108.379	-	-	-
Passiva	**2.167.014**	**2.200.572**	**303.973**	**1.863.041**	**761.104**	**1.101.937**
Vorderingen op deelnemingen	**- 80.192**	- 80.192	-	- 80.192	- 80.192	-
Leningen	**- 8.476**	- 8.476	- 936	- 7.540	- 7.540	-
Derivaten vorderingen	**- 22.851**	- 22.851	-	- 22.851	-	- 22.851
Debiteuren	**- 96.636**	- 96.636	- 96.636	-	-	-
Liquide middelen	**- 445.122**	- 445.122	- 445.122	-	-	-
Activa	**- 653.277**	**- 653.277**	**- 542.694**	**- 110.583**	**- 87.732**	**- 22.851**
Totaal	**1.513.737**	**1.547.295**	**- 238.721**	**1.752.458**	**673.372**	**1.079.086**

De financiële instrumenten zijn op basis van hun grondslagen van waardering en resultaatbepaling als volgt ingedeeld:

(in EUR 1.000)	Totaal 2013	Geamortiseerde kostprijs	Reële waarde, waardemutaties in het eigen vermogen	Reële waarde, waardemutaties in de winst- en verliesrekening
Verplichtingen uit hoofde van leningen	**1.934.854**	1.934.854	-	-
Financiële leaseverplichtingen	**57.145**	57.145	-	-
Derivaten verplichtingen	**39.256**	-	39.256	-
Schulden aan leveranciers	**102.986**	-	-	102.986
Passiva	**2.134.241**	**1.991.999**	**39.256**	**102.986**
Vorderingen op deelnemingen	**- 59.543**	- 59.543	-	-
Leningen	**- 7.869**	- 7.869	-	-
Derivaten vorderingen	**- 14.685**	-	- 14.685	-
Debiteuren	**102.091**	-	-	- 102.091
Liquide middelen	**- 489.263**	-	-	- 489.263
Activa	**- 673.451**	**- 67.412**	**- 14.685**	**- 591.354**
Totaal	**1.460.790**	**1.924.587**	**24.571**	**- 488.368**

(in EUR 1.000)	Totaal 2012	Geamortiseerde kostprijs	Reële waarde, waardemutaties in het eigen vermogen	Reële waarde, waardemutaties in de winst- en verliesrekening
Verplichtingen uit hoofde van leningen	**1.886.221**	1.886.221	-	-
Financiële leaseverplichtingen	**56.546**	56.546	-	-
Derivaten verplichtingen	**115.868**	-	115.868	-
Schulden aan leveranciers	**108.379**	-	-	108.379
Passiva	**2.167.014**	**1.942.767**	**115.868**	**108.379**
Vorderingen op deelnemingen	**- 80.192**	- 80.192	-	-
Leningen	**- 8.476**	- 8.476	-	-
Derivaten vorderingen	**- 22.851**	-	- 22.851	-
Debiteuren	**- 96.636**	-	-	- 96.636
Liquide middelen	**- 445.122**	-	-	- 445.122
Activa	**- 653.277**	**- 88.668**	**- 22.851**	**- 541.758**
Totaal	**1.513.737**	**1.854.099**	**93.017**	**- 433.379**

Alle posten in voorgaande overzichten zijn opgenomen tegen de bedragen waartegen zij ook in de balans worden verantwoord en met een resterende looptijd gebaseerd op het jaartal van aflossing of afwikkeling zoals per post is overeengekomen met de wederpartij. Het beleid van Schiphol Group stelt dat maximaal 25% van de verplichtingen een looptijd korter dan één jaar mag hebben. Per 31 december 2013 bedroeg dit percentage 14,0% (per 31 december 2012: 14,0%).

Schatting van de reële waarde

In onderstaand overzicht zijn de financiële instrumenten opgenomen die tegen reële waarde gewaardeerd worden onderverdeeld naar waarderingsmethode. Hierbij is er sprake van waarderingen die iedere rapporteringsperiode plaatsvinden.

(in EUR 1.000)	Totaal 31 december 2013	Level 1	Level 2	Level 3
Derivaten vorderingen	**14.685**	-	14.685	-
Totaal activa	**14.685**	**-**	**14.685**	**-**
Derivaten verplichtingen	**39.256**	-	39.256	-
Totaal passiva	**39.256**	**-**	**39.256**	**-**

(in EUR 1.000)	Totaal 31 december 2012	Level 1	Level 2	Level 3
Derivaten vorderingen	**22.851**	-	22.851	-
Totaal activa	**22.851**	**-**	**22.851**	**-**
Derivaten verplichtingen	**116.407**	-	116.407	-
Totaal passiva	**116.407**	**-**	**116.407**	**-**

Level 1: Onaangepaste genoteerde prijzen in actieve markten voor identieke activa en verplichtingen;
Level 2: Genoteerde prijzen voor soortgelijke activa en verplichtingen in actieve markten of gegevens die gebaseerd zijn op of ondersteund worden door waarneembare marktgegevens;
Level 3: Niet waarneembare gegevens voor het bepalen van de reële waarde van een actief of verplichting.

Er hebben zich geen verschuivingen voorgedaan tussen Level 1 en Level 2 waarderingen. Level 2 waarderingen worden bepaald door verschillende methodes en veronderstellingen gebaseerd op de marktomstandigheden per balansdatum. De reële waarde van deze financiële instrumenten wordt bepaald op basis van de contante waarde van de verwachte toekomstige kasstromen omgerekend naar euro, op basis van de relevante koersen en de op dat moment door Schiphol Group gehanteerde marktrente per balansdatum. Met betrekking tot de vordering op deelnemingen, debiteuren, liquide middelen en schulden aan leveranciers wordt verondersteld dat de nominale waarde de reële waarde benadert.

Verondersteld wordt dat de nominale waarde na aftrek van de geschatte aanpassingen voor debiteuren en schulden aan leveranciers de reële waarde benadert. Voor de informatieverschaffing wordt de reële waarde van de financiële activa en passiva geschat door de toekomstige contractuele kasstromen te disconteren tegen de op dat moment gangbare marktrente die voor Schiphol Group voor vergelijkbare financiële instrumenten geldt. De boekwaarde van de verplichtingen uit hoofde van leningen bedraagt 1,9 miljard euro. De reële waarde
bedraagt 2,1 miljard euro. De reële waarde wordt geschat door de toekomstige contractuele kasstromen te disconteren tegen de op dat moment gangbare marktrente die voor de geldnemer en voor vergelijkbare financiële instrumenten van toepassing is.

Kapitaalbeheer

De kapitaalstrategie en het dividendbeleid van Schiphol Group voor de lange termijn zijn gericht op verbetering van de aandeelhouderswaarde, bevordering van duurzame groei en behoud van een passende financiële structuur en gedegen kredietwaardigheid. Met de huidige aandeelhouders (met name publieke aandeelhouders) heeft Schiphol Group in de kapitaalmarkt uitsluitend toegang tot schuldpapier.

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

• Funds From Operations (FFO) interest dekkingsratio, dit betreft de FFO plus rentelasten gedeeld door de rentelasten.

• Leverage, dit betreft rentedragend vreemd vermogen gedeeld door het eigen vermogen plus het rentedragend vreemd vermogen.

• Funds From Operations (FFO)/totale schuld, dit betreft FFO gedeeld door de totale schuld.

Funds From Operations

(in EUR 1.000)	2013	2012
Exploitatieresultaat	**320.698**	296.494
Afschrijvingen	**248.414**	214.897
Bijzondere waardeveranderingen	**17.410**	22.741
Resultaat uit verkoop materiële vaste activa	**- 280**	- 18
Overige resultaten uit vastgoed	**- 2.726**	12.508
Kosten in samenhang met verkoop vastgoed	**-**	- 448
Niet kasmutaties langlopende vorderingen	**7.114**	19.435
Mutatie voorzieningen	**- 1.543**	- 7.171
Betaalde winstbelasting	**- 31.648**	- 24.005
Betaalde interest	**- 98.689**	- 98.580
Ontvangen interest	**4.296**	6.995
Ontvangen dividend	**29.608**	32.245
Funds From Operations	**492.653**	**475.093**

Bovenstaande Funds From Operations wordt berekend specifiek ten behoeve van de financieringsratio's en wijkt af van de kasstroom uit operationele activiteiten zoals berekend, in overeenstemming met onze grondslagen voor verslaggeving, in het geconsolideerde kasstroomoverzicht.

(in EUR 1.000)	2013	2012
Langlopende verplichtingen		
Leningen	**1.514.459**	1.694.711
Leaseverplichtingen	**53.963**	54.049
Kortlopende verplichtingen		
Leningen	**420.395**	191.510
Leaseverplichtingen	**3.182**	2.498
Totale schuld	**1.991.999**	**1.942.768**

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 2013 bedroeg het eigen vermogen 3.362 miljoen euro (3.198 miljoen euro per 31 december 2012).

De FFO/totale schuld en leverage bedroegen per 31 december:

	2013	2012
FFO/totale schuld	**24,7%**	24,5%
Leverage	**37,6%**	37,8%

Funds From Operations (FFO) is de operationele kasstroom gecorrigeerd voor het werkkapitaal. De FFO is in 2013 gestegen van 475 miljoen euro naar 493 miljoen euro. De stijging van de FFO hield vooral verband met een stijging in het exploitatieresultaat gecorrigeerd voor onder meer afschrijvingen, bijzondere waardeverandering, overige resultaten uit vastgoed en mutaties in de voorzieningen. De totale schuld is toegenomen van 1.943 miljoen euro naar 1.992 miljoen euro.

De FFO interest dekkingsratio wordt berekend door de FFO vermeerderd met de rentelasten uit hoofde van leningen en leaseverplichtingen van 103,8 miljoen euro in 2013 (103,4 miljoen euro in 2012) te delen door die rentelasten. Zodoende bedroeg de FFO interest dekkingsratio over 2013 5,7x (over 2012 5,6x). De ratio’s per 31 december 2013 passen in het beleid van Schiphol Group om minimaal een single A credit rating (S&P’s) te handhaven.

Fiscale risicofactoren

Door de combinatie van uiteenlopende activiteiten heeft Schiphol Group te maken met veel verschillende belastingen. Algemene fiscale risico's voor Schiphol Group zijn het niet tijdig en volledig indienen van belastingaangiften en afdragen van betreffende belastingen, het voldoen aan alle fiscale wet- en regelgeving en verslaggevingsregels specifiek met betrekking tot winstbelasting. Activiteiten in het buitenland geven aanleiding tot een verhoogd risico gezien afwijkende lokale fiscale wetgeving.

Het beheersingsprogramma voor de voornoemde fiscale risico’s (ook wel genoemd het tax control framework) maakt deel uit van het totale risicobeheersingsprogramma van Schiphol Group. In dat kader zijn fiscale risico’s in kaart gebracht en wordt de interne beheersing bewaakt, gericht op het mitigeren van de fiscale risico's. Daarnaast heeft Schiphol Group een beredeneerde fiscale planning ontwikkeld en geimplementeerd. Het fiscale risicobeheer wordt gefaciliteerd door de centrale control-afdeling (Corporate Control) en valt onder goedgekeurd beleid van de directie. Dit beleid heeft voorts als uitgangspunt dat Schiphol Group een betrouwbare belastingbetaler wil zijn op basis van een professioneel uitgevoerde fiscale compliance. Op 16 november 2012 heeft Schiphol Group een individueel *Convenant Horizontaal Toezicht* gesloten met de Belastingdienst. Dit standaard convenant heeft betrekking op alle Rijksbelastingen en de invordering daarvan.

Segmentinformatie

Schiphol Group onderkent veertien operationele segmenten die voor rapportagedoeleinden worden samengevoegd tot negen segmenten waarover wordt gerapporteerd.

De business area Aviation heeft Amsterdam Airport Schiphol als werkterrein en levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen, passagiers en afhandelingsmaatschappijen. De business area Aviation is onderverdeeld in de segmenten Aviation en Security. Omzetbronnen voor Aviation zijn voornamelijk havengelden (vliegtuig- en passagiersgerelateerde vergoedingen) en concessie-inkomsten (van oliemaatschappijen voor de levering van vliegtuigbrandstof). De omzetbron voor Security betreft havengelden (beveiligingsgerelateerde vergoedingen). De Autoriteit Consument & Markt (ACM) houdt toezicht op de tarieven en rendementen.

De activiteiten van de business area Consumer Products & Services bestaan uit het uitgeven en managen van concessies voor winkels en horecagelegenheden (segment Concessies met omzet uit concessies en verhuur van winkelruimten), het exploiteren van autoparkeerterreinen (segment Parkeren met omzet uit parkeergelden) en het exploiteren van winkels, het aanbieden van mogelijkheden om te adverteren op Amsterdam Airport Schiphol en managementcontracten op luchthavens buiten Nederland (segment Overige met omzet uit respectievelijk winkelverkopen, verhuur van reclameruimte en managementfees).

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

Onder de business area Alliances & Participations vallen de segmenten Binnenlandse luchthavens, Buitenlandse luchthavens en Overige dochters. Omzet van de binnenlandse luchthavens bestaat voornamelijk uit havengelden en parkeergelden van de regionale luchthavens Rotterdam The Hague, Eindhoven en Lelystad. De participaties in buitenlandse luchthavens dragen bij aan het groepsresultaat door middel van resultaat, performance fees en dividenden via resultaat geassocieerde deelnemingen, rentebaten en via intellectual property fees. Hieronder vallen onder meer de participaties in Aéroports de Paris S.A., Brisbane Airport Corporation Ltd en JFK IAT Member LLC. Tot de overige dochters behoren ondermeer Schiphol Telematics en Utilities. Schiphol Telematics levert telecomdiensten aan bedrijven op en rond de luchthaven. In Utilities worden 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 segmenten van die business area. Alle overige samenwerkingsverbanden vallen onder de segmenten van de business area Alliances & Participations. Overheadkosten op groepsniveau worden aan de segmenten toegerekend op basis van hun relatieve aandeel in de directe kosten van Schiphol Group.

De verplichtingen en de financiële baten en -lasten worden door de directie en de centrale treasury-afdeling op groepsniveau beoordeeld en niet op segmentniveau. Transacties tussen de segmenten vinden plaats at arm's length.

Aangezien een zeer belangrijk deel van de huidige activiteiten van Schiphol Group zich concentreert in Nederland (circa 99% van de geconsolideerde omzet in 2013) wordt geen geografische informatie over onze bedrijfsactiviteiten weergegeven. Circa 34% van de omzet heeft betrekking op één externe klant en wordt voornamelijk gegenereerd in de segmenten Aviation en Security.

Segmentinformatie

2013 (in EUR 1.000)	Aviation		Consumer Products & Services		
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige
Totale omzet	521.172	272.142	164.420	90.197	116.511
Intercompany omzet	- 410	- 224	- 31.824	- 1.144	- 314
Netto-omzet	**520.762**	**271.919**	**132.595**	**89.054**	**116.196**
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-	-	-	-	-
Afschrijvingen	- 151.963	- 36.837	- 15.413	- 9.638	- 4.446
Bijzondere waardeveranderingen	-	-	-	-	-
Exploitatieresultaat	51.880	2.963	122.401	51.874	7.663
Resultaat geassocieerde deelnemingen[1]	328	-	-	-	-
Totaal activa	2.238.830	256.534	135.943	198.799	18.027
Totaal vaste activa (excl. winstbelasting)	1.863.087	213.479	113.128	165.435	15.002
Geassocieerde deelnemingen en overige financiële belangen	3.143	-	-	-	-
Investeringen	112.912	47.280	17.456	33.429	3.473

2012 (in EUR 1.000)	Aviation		Consumer Products & Services		
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige
Totale omzet	506.469	267.001	160.513	88.996	116.958
Intercompany omzet	- 516	- 318	- 31.475	- 1.155	- 90
Netto-omzet	**505.952**	**266.683**	**129.038**	**87.841**	**116.868**
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-	-	-	-	-
Afschrijvingen	- 132.471	- 30.350	- 11.725	- 9.913	- 3.916
Bijzondere waardeveranderingen	-	-	-	-	-
Exploitatieresultaat	57.619	5.804	120.929	49.998	7.454
Resultaat geassocieerde deelnemingen[1]	557	-	-	-	-
Totaal activa	2.269.290	254.800	132.481	173.158	18.567
Totaal vaste activa (excl. winstbelasting)	1.898.025	213.113	110.807	144.829	15.530
Geassocieerde deelnemingen en overige financiële belangen	3.174	-	-	-	-
Investeringen	164.059	25.856	6.281	44.797	2.182

Real Estate	Alliances & Participations			
	Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen	Totaal
166.029	9.588	78.630	77.837	**1.496.527**
- 24.813	- 259	- 418	- 55.054	**- 114.459**
141.217	**9.329**	**78.213**	**22.783**	**1.382.069**
2.886	-	- 341	-	**2.545**
- 17.245	- 13	- 5.872	- 6.988	**- 248.414**
- 17.410	-	-	-	**- 17.410**
53.421	5.645	15.227	9.625	**320.698**
136	56.171	-	- 93	**56.541**
1.898.915	866.062	132.391	82.795	**5.828.296**
1.580.219	720.711	110.171	68.900	**4.850.131**
33.757	720.392	-	26.065	**783.357**
74.084	5	16.667	4.630	**309.935**

Real Estate	Alliances & Participations			
	Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen	Totaal
169.823	11.267	66.443	80.728	**1.468.198**
- 24.356	- 472	- 134	- 57.142	**- 115.658**
145.467	**10.795**	**66.310**	**23.586**	**1.352.540**
- 23.250	-	- 770	-	**- 24.021**
- 15.081	- 14	- 4.456	- 6.971	**- 214.897**
- 22.741	-	-	-	**- 22.741**
22.874	7.548	13.228	11.040	**296.494**
260	55.092	-	38	**55.947**
1.787.319	941.549	119.990	91.305	**5.788.459**
1.494.906	787.508	100.359	76.367	**4.841.444**
33.457	703.497	-	26.359	**766.486**
17.065	17	26.872	10.847	**297.977**

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

Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening

1. Netto-omzet

2013 (in EUR 1.000)	Aviation		Consumer Products & Services		
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige
Havengelden	492.801	270.961	-	-	-
Concessies	12.727	-	145.133	3.798	2.384
Verhuringen	98	-	18.889	371	-
Autoparkeergelden	-	-	-	81.899	-
Winkelverkopen	-	-	-	-	85.489
Overige activiteiten	15.546	1.181	397	4.130	28.639
Total omzet	**521.172**	**272.142**	**164.420**	**90.197**	**116.511**
Intercompany omzet	- 410	- 224	- 31.824	- 1.144	- 314
Netto-omzet	**520.762**	**271.919**	**132.595**	**89.054**	**116.196**

2012 (in EUR 1.000)	Aviation		Consumer Products & Services		
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige
Havengelden	478.633	265.723	-	-	-
Concessies	12.263	-	143.030	3.329	2.182
Verhuringen	98	-	16.844	377	-
Autoparkeergelden	-	-	-	81.313	-
Winkelverkopen	-	-	-	-	86.649
Overige activiteiten	15.476	1.278	639	3.978	28.127
Totale omzet	**506.469**	**267.001**	**160.513**	**88.996**	**116.958**
Intercompany omzet	- 516	- 318	- 31.475	- 1.155	- 90
Netto-omzet	**505.952**	**266.683**	**129.038**	**87.841**	**116.868**

Real Estate	Alliances & Participations			
	Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen	Totaal
-	-	51.883	-	**815.646**
1.054	-	4.389	-	**169.485**
151.811	-	3.408	-	**174.577**
3.887	-	13.868	-	**99.654**
-	-	-	-	**85.489**
9.277	9.588	5.082	77.837	**151.677**
166.029	**9.588**	**78.630**	**77.837**	**1.496.527**
- 24.813	- 259	- 418	- 55.054	**- 114.459**
141.217	**9.329**	**78.213**	**22.783**	**1.382.069**

Real Estate	Alliances & Participations			
	Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen	Totaal
-	-	43.242	-	**787.598**
1.295	-	3.737	-	**165.836**
151.393	-	2.561	-	**171.271**
3.636	-	12.137	-	**97.085**
-	-	-	-	**86.649**
13.500	11.267	4.766	80.728	**159.758**
169.823	**11.267**	**66.443**	**80.728**	**1.468.198**
- 24.356	- 472	- 134	- 57.142	**- 115.658**
145.467	**10.795**	**66.310**	**23.586**	**1.352.540**

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 Autoriteit Consument & Markt (ACM) en dat de luchtvaartsector tijdens dit proces dient te worden geconsulteerd. Voorts is het rendement van de business area Aviation gemaximeerd bij vaststelling van tarieven tot een gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet over gereguleerde activa die beide aan de hand van in de Wet luchtvaart vastgelegde voorschriften dienen te worden bepaald. Op grond van de Wet luchtvaart is Schiphol Group verplicht tot verrekening met de sector van overschotten en tekorten van specifieke opbrengsten en kosten. Verrekeningen dienen in principe plaats te vinden na afloop van een boekjaar en na opstelling van de financiële verantwoording voor de reporting segmenten Aviation en Security in de eerstvolgende nieuwe havengeldtarieven. Overschotten en tekorten die voor verrekening in de havengeldtarieven in aanmerking komen worden, in overeenstemming met de grondslagen van waardering en resultaatbepaling, niet als vorderingen en verplichtingen in de balans tot uitdrukking gebracht. Vorenstaande is niet van toepassing op de havengelden van de luchthavens te Rotterdam, Eindhoven en Lelystad die worden verantwoord in het reporting segment Binnenlandse luchthavens. Over het boekjaar 2012 was er sprake van een tekort voor het segment Aviation van 2,3 miljoen euro en voor het segment Security een overschot van 1,3 miljoen euro. Dit (per saldo) tekort van 1,0 miljoen euro wordt verrekend in de tarieven die van toepassing zijn vanaf 1 april 2014.

(in EUR 1.000)	**2013**	**2012**
Vliegtuiggerelateerde vergoedingen	**199.018**	194.732
Passagiersgerelateerde vergoedingen	**311.635**	296.952
Beveiligingsheffing	**297.567**	287.872
Vliegtuigparkeergelden	**7.426**	8.042
	815.646	**787.598**

Concessies

Schiphol Group heeft binnen het reporting segment Concessies dat onderdeel uitmaakt van de business area Consumer Products & Services in totaal 99 lopende concessiecontracten (2012: 100 concessiecontracten) met betrekking tot de uitoefening van diverse commerciële activiteiten op de luchthaven Schiphol.

Een concessieovereenkomst houdt in dat het niet-exclusieve recht wordt verleend aan een concessionaris op de daartoe door Schiphol Group aangewezen locatie tot exploitatie en beheer van een commerciële activiteit (outlet). De concessievergoeding wordt op basis van een vastgestelde staffel berekend als percentage van de omzet van de concessionaris. In een afzonderlijke overeenkomst wordt aan de concessionaris een ruimte ter beschikking gesteld. De concessionaris betaalt hiervoor een vaste huur. De looptijd van de concessiecontracten is gemiddeld 3 tot 5 jaar. Per balansdatum is circa 65% van de concessiecontracten voor een resterende looptijd van korter dan 3 jaar vastgelegd (2012: circa 62%), circa 23% van de concessiecontracten voor tussen de 3 en de 5 jaar (2012: circa 28%) en circa 12% van de concessiecontracten voor langer dan 5 jaar (2012: circa 10%).

De omzet uit concessies in het segment Aviation van 12,7 miljoen euro (2012: 12,3 miljoen euro) en het segment Parkeren van 3,8 miljoen euro (2012: 3,3 miljoen euro) betreft concessiecontracten met betrekking tot de levering door derden van brandstof aan luchtvaartmaatschappijen en het gebruik van voorrijwegen door taxidiensten respectievelijk autoverhuur.

Verhuringen

(in EUR 1.000)	2013	2012
Vastgoedbeleggingen gebouwen, inclusief servicekosten	**83.509**	75.478
Vastgoedbeleggingen terreinen	**24.952**	25.086
Operationeel onroerend goed, inclusief servicekosten	**44.359**	48.985
Intercompany omzet	**21.757**	21.722
	174.577	**171.271**

De bezettingsgraad per 31 december 2013 bedraagt voor het segment Real Estate 86,3% (91,8% per 31 december 2012).

Het percentage van alle verhuurcontracten (in opbrengsten uit verhuringen gemeten) dat binnen één jaar afloopt bedraagt circa 6% (2012: circa 5%), tussen 1 jaar en 5 jaar circa 46% (2012: circa 50%) en na 5 jaar circa 48% (2012: circa 45%).

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

(in EUR 1.000)	2013	2012
Verhuurde gebouwen	**31.464**	34.852
Leegstaande gebouwen	**5.287**	4.701
	36.751	**39.553**

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

Autoparkeergelden

(in EUR 1.000)	2013	2012
Parkeren op de locatie Schiphol:		
Kort parkeren	**38.832**	39.298
Lang parkeren	**24.333**	23.997
Overig publieksparkeren	**4.264**	3.053
Gevestigde bedrijven	**17.440**	17.191
	84.869	**83.539**
Parkeren op andere locaties	**13.868**	12.137
Intercompany omzet	**917**	1.409
	99.654	**97.085**

De opbrengsten uit parkeren op andere locaties betreffen de luchthavens te Rotterdam, Eindhoven en Lelystad en worden verantwoord in het segment Binnenlandse luchthavens.

Winkelverkopen

De omzet uit winkelverkopen in 2013 van 85,5 miljoen euro (2012: 86,6 miljoen euro) betreft de opbrengsten uit verkoopactiviteiten alcohol, tabak en chocolade. De aan deze omzet gerelateerde inkoopwaarde van 41,2 miljoen euro (2012: 43,7 miljoen euro) wordt verantwoord op de regel 'Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten' onder de bedrijfslasten.

Overige activiteiten

(in EUR 1.000)	2013	2012
Reclame	**19.352**	19.513
Diensten en werkzaamheden derden	**17.528**	19.611
Electriciteit, gas en water	**7.176**	6.885
Andere bedrijfsbaten	**28.155**	28.963
Diversen	**16.624**	19.311
Intercompany omzet	**62.842**	65.475
	151.677	**159.758**

2. Resultaat uit verkoop vastgoed

De verkoopopbrengst van vastgoed van 11,5 miljoen euro in 2012 heeft voornamelijk betrekking op de inbreng van gronden in de A4 Zone West C.V., de aan- en verkoop van de verkeerstoren en de verkoop van gronden aan Rijkswaterstaat.

3. Waardeveranderingen vastgoed

(in EUR 1.000)	2013	2012
Nieuwe uitgifte erfpachtcontracten	**471**	422
Marktwaarde aanpassing gronden	**19.047**	- 620
Marktwaarde aanpassing gebouwen	**- 16.973**	- 23.823
	2.545	**- 24.021**

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.

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 regels marktwaarde aanpassing gronden en gebouwen.

De marktwaarde aanpassing van gronden wordt veroorzaakt door een verfijning van de taxatiemethode van de uitgegeven erfpachtcontracten, rekening houdend met de feitelijke bebouwing, en van de aanwezige infrastructuur.

De marktwaarde aanpassing van gebouwen wordt veroorzaakt door hogere leegstand in bestaande gebouwen en investeringen in gebouwen die in herontwikkeling zijn.

4. Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

(in EUR 1.000)	2013	2012
Schoonhouden	**30.615**	30.344
Beveiligingsactiviteiten	**191.339**	186.684
Onderhoud	**97.436**	89.566
Uitbestedingen	**92.049**	93.041
Energie en water	**24.586**	24.525
Inkoopwaarde winkelverkopen	**41.211**	43.742
Inhuur extern personeel	**21.489**	22.631
Commerciële en relationele kosten	**26.215**	28.136
Assurantiën	**19.822**	19.004
Advies- en accountantskosten	**12.084**	13.816
Kosten in samenhang met investeringen	**6.076**	9.360
Overige kosten (betreffen onder meer de algemene-, lease- en huurkosten)	**40.660**	45.002
	603.582	**605.851**

Per 31 december 2013 bestonden (niet in de balans opgenomen) verplichtingen uit hoofde van langlopende contracten voor centrale security, beveiliging, onderhoud, schoonhouden en dergelijke tot een totaalbedrag van 506,8 miljoen euro (per 31 december 2012 422,1 miljoen euro). Een deel van deze verplichtingen heeft betrekking op verplichtingen inzake contracten in het kader van centrale security met een totale waarde van 74,9 miljoen euro. Tevens zijn in dit totaalbedrag begrepen de verplichtingen met betrekking tot uitbesteding van beveiliging (258,2 miljoen euro), onderhoud (42,1 miljoen euro), schoonhouden (32,5 miljoen euro) en aankoop van gas en electra (16,5 miljoen euro). Het totaal van de verplichtingen dat betrekking heeft op 2014 bedraagt 149,7 miljoen euro. Daarnaast zijn met betrekking tot onderhoud contracten afgesloten waarbij geen sprake is van een afname verplichting.

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

(in EUR 1.000)	Totaal	<= 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en <= 5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van huur- en lease contracten	**36.071**	7.415	28.656	17.635	11.021

Accountantshonoraria

(in EUR 1.000)	2013	2012
Controle van de jaarrekening	**755**	763
Overige controlewerkzaamheden	**425**	478
Fiscale advisering	**243**	173
Andere niet-controlediensten	**25**	75
	1.448	**1.489**

De accountantshonoraria betreffen de werkzaamheden die bij de vennootschap en de in de consolidatie betrokken maatschappijen zijn uitgevoerd door de accountantsorganisatie zoals bedoeld in art. 1, lid 1 Wta (Wet toezicht accountantsorganisaties) en de in rekening gebrachte honoraria van het gehele netwerk waartoe de accountantsorganisatie behoort. De honoraria van PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. bedragen 1,2 miljoen euro (in 2012: 1,3 miljoen euro) en de werkzaamheden verricht door andere onderdelen van het PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. netwerk bedragen 0,2 miljoen euro (in 2012: 0,3 miljoen euro).

5. Personeelsbeloningen

(in EUR 1.000)	2013	2012
Korte termijn personeelsbeloningen		
Salarissen	**140.206**	143.208
Sociale lasten	**12.890**	13.012
Activering interne uren	**- 10.975**	- 10.780
	142.121	**145.440**
Vergoedingen na uitdiensttreding		
Pensioenlasten (toegezegde bijdrageregelingen)	**23.261**	18.393
Pensioenlasten (toegezegd-pensioenregelingen)	**146**	664
Vervroegde uitdiensttreding	**1.253**	1.483
	24.660	**20.540**
Andere lange termijn personeelsbeloningen		
Jubileumuitkeringen	**685**	591
Variable beloning (lange termijn)	**1.244**	1.260
Overige personeelsbeloningen	**1.698**	-
	3.627	**1.851**
Ontslagvergoedingen	**4.033**	2.192
Overige personeelskosten	**11.445**	12.336
Totaal personeelsbeloningen	**185.886**	**182.359**

Het gemiddelde aantal personeelsleden, op basis van fulltime equivalenten, werkzaam bij N.V. Luchthaven Schiphol en haar dochterondernemingen in 2013 was 2.058 (2012: 2.087).

Inzake de crisisheffing is in 2013 0,5 miljoen euro (2012: 0,7 miljoen euro) opgenomen onder de overige personeelskosten. De activering voor interne uren betreft geactiveerde productie voor het eigen bedrijf in de vorm van interne uren van medewerkers in de uitvoeringsfase van investeringsprojecten. De overige personeelskosten hebben betrekking onder andere op opleidingskosten en reiskosten personeel. Voor een nadere toelichting bij de kosten uit hoofde van vergoedingen na uitdiensttreding, andere langere termijn personeelsbeloningen en ontslagvergoedingen wordt verwezen naar toelichting 32 inzake personeelsbeloningen. Voor een uiteenzetting van de bezoldigingen van commissarissen en directie ingevolge art 2:383c BW wordt verwezen naar het hoofdstuk Gerelateerde partijen.

6. Afschrijvingen

(in EUR 1.000)	2013	2012
Immateriële activa		
Ontwikkeling ICT toepassingen	**6.479**	6.997
Softwarelicenties	**4.989**	4.321
	11.468	**11.318**
Activa ten behoeve van operationele activiteiten		
Banen, rijbanen en platformen	**22.234**	21.911
Terreinen en wegen	**11.569**	11.293
Gebouwen	**43.729**	36.813
Installaties	**118.554**	101.959
Overige vaste bedrijfsmiddelen	**33.881**	28.738
	229.967	**200.714**
Afschrijvingen inzake desinvesteringen	**6.979**	2.865
Totaal afschrijvingen	**248.414**	**214.897**

7. Bijzondere waardeveranderingen

(in EUR 1.000)	2013	2012
Immateriële activa		
Goodwill Villa Carmen B.V.	**-**	1.392
Activa in aanbouw of ontwikkeling		
Activa in aanbouw ten behoeve van operationele activiteiten	**349**	
Activa in aanbouw tbv vastgoedbeleggingen	**17.061**	21.349
Totaal bijzondere waardeveranderingen	**17.410**	**22.741**

De 17,4 miljoen euro aan bijzondere waardeveranderingen in 2013 heeft betrekking op de afboeking op de waarde van gronden bij Rotterdam The Hague Airport van 6 miljoen euro en op de waarde van gronden op Schiphol-Oost van 11 miljoen euro. In 2012 betrof dit de afboeking van de waarde van vastgoedactiviteiten nabij de luchthaven Malpensa in Italië.

8. Overige bedrijfskosten

Onder de overige bedrijfskosten worden diverse bedrijfskosten verantwoord. In 2012 is hierin onder meer opgenomen een afboeking van 8,4 miljoen euro op vastgoed.

9. Financiële baten en -lasten

(in EUR 1.000)	2013	2012
Interestlasten		
Leningen	- 99.303	- 99.082
Leaseverplichtingen	- 4.463	- 4.291
Geactiveerde bouwrente	2.134	3.798
Heffingsrente	- 319	
	- 101.951	- 99.575
Interestbaten		
Liquide middelen	2.048	3.851
Vorderingen op geassocieerde deelnemingen	5.848	9.906
Leasevorderingen	-	391
Heffingsrente	1.492	1.643
Overige	558	259
	9.946	16.050
Overige financiële resultaten		
Koersverschillen vorderingen op geassocieerde deelnemingen	- 925	- 283
Koersverschillen liquide middelen	- 149	- 411
Koersverschillen overige activa en passiva	2.795	597
Derivaten	- 4.449	- 4.530
Dividend overige financiële belangen	-	158
Overige	- 89	- 88
	- 2.817	- 4.557
Totaal financiële baten en -lasten	- 94.822	- 88.082

De geactiveerde bouwrente heeft betrekking op gemaakte rentekosten tijdens de uitvoeringsfase van grote investeringsprojecten.

De post koersverschillen vorderingen op geassocieerde deelnemingen betreft de Redeemable Preference Shares (RPS) die Schiphol Group houdt in Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd. Deze vordering wordt, gezien onder meer de bepalingen over terugbetaling van de nominale waarde aan de aandeelhouders binnen een termijn van tien jaar, niet gezien als een onderdeel van de netto-investering in de deelneming. Als gevolg hiervan zouden de omrekeningsverschillen verantwoord moeten worden in de winst- en verliesrekening in plaats van in de reserve omrekeningsverschillen. Het op deze langlopende vordering aanwezige vreemdevalutarisico wordt echter voor een belangrijk deel afgedekt door middel van jaarlijkse termijntransacties waarmee de positie in Australische dollars wordt gehedged naar de euro. Deze afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde een kasstroomafdekking en de hieraan gerelateerde koersverschillen worden verantwoord in de reserve afdekkingstransacties. De overige koersverschillen worden verantwoord in de winst- en verliesrekening.

10. Resultaat geassocieerde deelnemingen

Onder resultaat geassocieerde deelnemingen wordt het aandeel in de resultaten van niet in de consolidatie betrokken geassocieerde deelnemingen verantwoord, waaronder Aéroports de Paris S.A. (ADP) en Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd (BACH).

Het resultaat geassocieerde deelnemingen in 2013 is inclusief een bijdrage van 28,4 miljoen euro van Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd (in 2012: 11,2 miljoen euro). Dit resultaat is positief beinvloed door de ontwikkelingen op de derivatenportefeuille van BACH voor 17,3 miljoen euro in 2013. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door derivatenposities die betrekking hebben op de verwachte uitbreiding van een extra landingsbaan. Er bestaat geen verplichting tot het tussentijds afrekenen of betalen van deze derivaten.

De bijdrage van ADP aan het resultaat van Schiphol Group over 2013 betreft een bate van 21,7 miljoen euro (in 2012: een bate van 34,8 miljoen euro), inclusief aanpassingen in verband met verschillen in waarderingsgrondslagen en resultaatbepaling met betrekking tot voornamelijk vastgoed.

11. Winstbelasting

(in EUR 1.000)	2013	2012
Resultaat voor belastingen	**276.429**	253.876
Resultaat geassocieerde deelnemingen[1]	**- 48.910**	- 45.630
	227.519	**208.246**
Nominale tarief voor de winstbelasting	**25,0%**	**25,0%**
Winstbelasting berekend tegen het nominale tarief	**56.880**	52.062
Afwijkend tarief buitenlandse dochters	**509**	1.995
Winstbelasting vóór eenmalige effecten	**57.389**	**54.056**
Effectieve belastingdruk vóór eenmalige effecten	**20,8%**	**21,3%**
Verliezen waarvoor geen actieve latenties zijn opgenomen	**-**	7.296
Overige mutaties kortlopende verplichting vennootschapsbelasting	**- 11.744**	- 1.480
Overige mutaties in actieve en passieve belastinglatenties	**-**	- 2.434
Winstbelasting in de winst- en verliesrekening	**45.645**	**57.438**
Winstbelasting naar acute schuld	**44.765**	**60.910**
Winstbelasting naar latente schuld (vordering)	**880**	**- 3.472**
Effectieve belastingdruk inclusief eenmalige effecten	**16,5%**	**22,6%**

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

In 2013 was de effectieve belastingdruk vóór eenmalige effecten met 20,8% lager dan de 21,3% in 2012 en lager dan het nominale tarief vennootschapsbelasting van 25%. De oorzaak van de daling is het relatief grotere aandeel van het resultaat deelnemingen waarover geen Nederlandse vennootschapsbelasting is verschuldigd. Daarnaast heeft 1,0 miljoen euro betrekking op een belastinglast gerelateerd aan het resultaat van de geassocieerde deelneming JFK IAT (2012: 2,0 miljoen euro), waarbij -0,5 miljoen euro betrekking heeft op overige buitenlandse dochters.

De lagere effectieve belastingdruk inclusief eenmalige effecten van 16,5% (2012: 22,6%) wordt door een aantal eenmalige effecten veroorzaakt. Een daling wordt veroorzaakt door niet te verrekenen vennootschapsbelasting op verliezen in Italië van 7,3 miljoen euro in 2012 als gevolg van bijzondere waardeverminderingen. Daarnaast is hierin een eenmalige belastingbate opgenomen van 8,5 miljoen euro vanwege de toepassing van de deelnemingsvrijstelling op het ontvangen RPS dividend. Onder overige mutaties in kortlopende verplichting vennootschapsbelasting zijn dit jaar de afrekeningen van de aangifte vennootschapsbelasting 2011 (1,7 miljoen euro) en 2012 (1,6 miljoen euro) opgenomen.

12. Resultaat toekomend aan minderheidsaandeelhouders

Onder resultaat toekomend aan minderheidsaandeelhouders is opgenomen het aandeel van derden in het resultaat van de groepsmaatschappijen Eindhoven Airport N.V. en Avioport SpA. Een verkorte winst- en verliesrekening voor deze vennootschappen is opgenomen in het hoofdstuk Gerelateerde partijen, onder dochterondernemingen.

13. Winst per aandeel

	2013	2012
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (nettoresultaat x EUR 1)	**227.492.275**	198.714.000
Gemiddeld aantal gedurende het boekjaar uitstaande aandelen	**186.147**	186.147
Winst per aandeel	**1.222**	**1.068**

14. Immateriële activa

(in EUR 1.000)	Goodwill	Ontwikkeling ICT toepassingen	Software licenties	Software in ontwikkeling	Totaal
Samenstelling 31 december 2011					
Aanschaffingswaarde	7.591	49.247	24.755	9.361	**90.954**
Cumulatieve afschrijvingen en waardeveranderingen	- 5.350	- 30.175	- 13.720	- 314	**- 49.559**
Boekwaarde	**2.241**	**19.072**	**11.035**	**9.047**	**41.395**
Specificatie van mutaties in 2012					
Investeringen	-	-	136	9.259	**9.395**
Opleveringen	-	5.315	7.004	- 12.319	**-**
Afschrijvingen	-	- 6.997	- 4.321	-	**- 11.318**
Bijzondere waardeveranderingen	- 1.392	-	-	-	**- 1.392**
Reclassificaties	-	58	- 58	-	**-**
Desinvesteringen	-	- 543	- 311	-	**- 854**
Totaal mutaties in het boekjaar	**- 1.392**	**- 2.167**	**2.450**	**- 3.060**	**- 4.169**
Samenstelling 31 december 2012					
Aanschaffingswaarde	7.591	54.077	31.526	6.301	**99.495**
Cumulatieve afschrijvingen en waardeveranderingen	- 6.742	- 37.172	- 18.041	- 314	**- 62.269**
Boekwaarde	**849**	**16.905**	**13.485**	**5.987**	**37.226**
Specificatie van mutaties in 2013					
Investeringen	-	-	-	12.604	**12.604**
Opleveringen	-	6.967	5.807	- 12.774	**-**
Afschrijvingen	-	- 6.479	- 4.989	-	**- 11.468**
Reclassificaties	-	- 111	-	-	**- 111**
Desinvesteringen	-	- 110	- 102	-	**- 212**
Totaal mutaties in het boekjaar	**-**	**267**	**716**	**- 170**	**813**
Samenstelling 31 december 2013					
Aanschaffingswaarde	7.591	60.823	37.231	6.131	**111.776**
Cumulatieve afschrijvingen en waardeveranderingen	- 6.742	- 43.651	- 23.030	- 314	**- 73.737**
Boekwaarde	**849**	**17.172**	**14.201**	**5.817**	**38.039**

De per 31 december 2013 onder immateriële activa aanwezige goodwill heeft betrekking op Schiphol Telematics B.V.

De boekwaarde van de aan Schiphol Telematics B.V. gerelateerde goodwill is ultimo 2013 getoetst op bijzondere waardeverandering. De bedrijfswaarde van de betreffende kasstroomgenererende eenheid is berekend op basis van gegevens uit het *Tactical Plan 2014-2016* en een disconteringsvoet van 5,1%. De toets gaf geen aanleiding tot het doorvoeren van een bijzondere waardeverandering.

In 2005 is door Malpensa Real Estate II B.V. (MRE II B.V, een dochteronderneming van Schiphol Group) een belang van 47,44% verworven in Villa Carmen B.V. De goodwill die hieruit is ontstaan komt voort uit de meerwaarde van de door MRE II B.V. bij verwerving van haar aandeel ingebrachte grond. In 2012 is een bijzondere waardeverandering doorgevoerd waarbij de goodwill geheel is afgeschreven.

De ontwikkeling van de ICT-toepassingen heeft betrekking op interne en externe uren in de uitvoerings- en afsluitingsfase van geautomatiseerde projecten. Softwarelicenties en software in ontwikkeling hebben betrekking op extern aangekochte software.

Voor nadere informatie over bijzondere waardeveranderingen wordt verwezen naar toelichting 7.

15. Activa ten behoeve van operationele activiteiten

(in EUR 1.000)	Banen, rijbanen en platformen	Terreinen en wegen	Gebouwen	Installaties	Andere vaste bedrijfs-middelen	Totaal
Samenstelling 31 december 2011						
Aanschaffingswaarde	676.704	596.948	1.294.474	1.743.438	398.018	**4.709.582**
Cumulatieve afschrijvingen en waardeveranderingen	- 315.243	- 168.175	- 517.087	- 1.010.648	- 295.616	**- 2.306.769**
Boekwaarde	**361.461**	**428.773**	**777.387**	**732.790**	**102.402**	**2.402.813**
Specificatie van mutaties in 2012						
Opleveringen	18.953	18.930	37.014	184.190	34.952	**294.039**
Afschrijvingen	- 21.911	- 11.293	- 36.813	- 101.959	- 28.738	**- 200.714**
(De)consolidatie	-	-	-	-	- 207	**- 207**
Desinvesteringen	- 36	-	- 541	- 774	- 660	**- 2.011**
Reclassificaties	-	- 3.005	2.301	2	-	**- 702**
Totaal mutaties in het boekjaar	**- 2.994**	**4.632**	**1.961**	**81.459**	**5.347**	**90.405**
Samenstelling 31 december 2012						
Aanschaffingswaarde	695.621	612.873	1.333.248	1.926.856	432.103	**5.000.701**
Cumulatieve afschrijvingen en waardeveranderingen	- 337.154	- 179.468	- 553.900	- 1.112.607	- 324.354	**- 2.507.483**
Boekwaarde	**358.467**	**433.405**	**779.348**	**814.249**	**107.749**	**2.493.218**
Specificatie van mutaties in 2013						
Opleveringen	11.293	27.347	58.775	90.473	22.748	**210.636**
Afschrijvingen	- 22.234	- 11.569	- 43.729	- 118.554	- 33.881	**- 229.967**
Desinvesteringen	-	-	- 179	- 5.651	- 937	**- 6.767**
Reclassificaties	-	- 542	- 3.553	1.255	258	**- 2.582**
Totaal mutaties in het boekjaar	**- 10.941**	**15.236**	**11.314**	**- 32.477**	**- 11.812**	**- 28.680**
Samenstelling 31 december 2013						
Aanschaffingswaarde	706.914	639.678	1.388.291	2.012.933	454.172	**5.201.988**
Cumulatieve afschrijvingen en waardeveranderingen	- 359.388	- 191.037	- 597.629	- 1.231.161	- 358.235	**- 2.737.450**
Boekwaarde	**347.526**	**448.641**	**790.662**	**781.772**	**95.937**	**2.464.538**

16. Activa in aanbouw of ontwikkeling

(in EUR 1.000)	Activa in aanbouw tbv operationele activiteiten	Activa in aanbouw tbv vastgoedbelegging	Totaal
Boekwaarde 31 december 2011	**250.937**	**146.095**	**397.032**
Specificatie van mutaties in 2012			
Investeringsuitgaven	253.338	35.244	**288.582**
Activering van bouwrente	3.340	458	**3.798**
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	- 294.040	- 52.762	**- 346.802**
Bijzondere waardeveranderingen	-	- 21.349	**- 21.349**
Verkopen	- 89	-	**- 89**
Reclassificaties	1.407	- 13.275	**- 11.868**
Totaal mutaties in het boekjaar	**- 36.044**	**- 51.684**	**- 87.728**
Boekwaarde 31 december 2012	**214.893**	**94.411**	**309.304**
Specificatie van mutaties in 2013			
Investeringsuitgaven	253.719	59.286	**313.005**
Activering van bouwrente	1.757	378	**2.134**
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	- 210.634	- 48.178	**- 258.812**
Bijzondere waardeveranderingen	- 349	- 17.061	**- 17.410**
Reclassificaties	- 1.548	39.796	**38.248**
Totaal mutaties in het boekjaar	**42.945**	**34.221**	**77.166**
Boekwaarde 31 december 2013	**257.838**	**128.632**	**386.470**

De reclassificatie in de activa in aanbouw ten behoeve van vastgoedbeleggingen in 2013 heeft onder meer betrekking op de activa beschikbaar voor verkoop die hieronder opgenomen is, zie activa beschikbaar voor verkoop. In 2012 heeft dit onder meer betrekking op vastgoedontwikkelingen die als vooruitbetaling op materiële vaste activa zijn opgenomen onder de handels- en overige vorderingen.

De activering van bouwrente vindt plaats aan de hand van een percentage dat per kwartaal wordt vastgesteld, op basis van de dan geldende verhouding tussen eigen en vreemd vermogen. Gedurende 2013 is een percentage gehanteerd dat heeft gevarieerd van 2,4% tot 2,5% op jaarbasis, waarin rekening is gehouden met voornoemde verhouding. De reële waarde op 31 december 2013 van activa in aanbouw ten behoeve van vastgoedbeleggingen is gelijk aan de kostprijs.

Per 31 december 2013 bestonden er verplichtingen tot investeringen in activa in aanbouw of ontwikkeling ten bedrage van 66,3 miljoen euro in vastgoed (per 31 december 2012: 125,8 miljoen euro waarvan 95,1 miljoen euro in vastgoed). In 2013 is gestart met het project Centrale Security niet-Schengen met een investeringsprogramma van circa 350 miljoen euro. Dit project wordt naar verwachting in 2015 opgeleverd.

Voor nadere informatie over de bijzondere waardeveranderingen wordt verwezen naar toelichting 7.

17. Vastgoedbeleggingen

(in EUR 1.000)	Gebouwen	Terreinen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2011	**751.371**	**317.501**	**1.068.872**
Specificatie van mutaties in 2012			
Opleveringen	42.062	10.700	**52.762**
Waardeveranderingen	- 24.869	848	**- 24.021**
Verkopen	- 11.157	-	**- 11.157**
Reclassificaties	702	-	**702**
Totaal mutaties in het boekjaar	**6.738**	**11.548**	**18.286**
Boekwaarde 31 december 2012	**758.109**	**329.049**	**1.087.158**
Specificatie van mutaties in 2013			
Opleveringen	47.988	189	**48.177**
Waardeveranderingen	- 16.994	19.540	**2.546**
Reclassificaties	- 3.440	546	**- 2.894**
Totaal mutaties in het boekjaar	**27.554**	**20.275**	**47.829**
Boekwaarde 31 december 2013	**785.663**	**349.324**	**1.134.987**

Het Airport Real Estate Basisfonds C.V. (AREB C.V.) heeft 17 vastgoedobjecten in onderpand gegeven aan de Svenska Handelsbanken A.B. voor een bedrag van 314,0 miljoen euro. In verband met de proportionele consolidatie van AREB C.V. is 61,15% van dit bedrag aan vastgoedobjecten opgenomen in de balans per 31 december 2013 van Schiphol Group.

In de categorie gebouwen is een bedrag van 80,3 miljoen euro (per 31 december 2012: 82,5 miljoen euro) begrepen inzake de reële waarde van activa (The Base) waarvan de vennootschap economisch (niet juridisch) eigenaar is (financiële lease). Onder terreinen zijn gronden begrepen die in erfpacht zijn uitgegeven.

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

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

18. Latente belastingvorderingen

Met ingang van 1 januari 2002 is Schiphol Group onderworpen aan winstbelasting. Op 8 september 2006 is de vaststellingsovereenkomst door Schiphol Group en de Belastingdienst ondertekend. Daarin is onder meer de definitieve fiscale openingsbalans vastgelegd evenals enkele nadere afspraken over de bepaling van de fiscale winst van Schiphol Group. Dit leidt tot de volgende waarderingsverschillen:

- Activa ten behoeve van operationele activiteiten en activa in aanbouw worden commercieel en fiscaal gewaardeerd tegen kostprijs. De voornoemde vaststellingsovereenkomst heeft echter geresulteerd in verschillen tussen de fiscale en commerciële kostprijs van activa die per 1 januari 2002 aanwezig waren. In de fiscale balans is de kostprijs gelijk aan de waarde in het economische verkeer per 1 januari 2002 en in de commerciële balans is de kostprijs gelijk aan de (lagere) historische kostprijs.
- Vastgoedbeleggingen, derivaten en langlopende leningen in vreemde valuta worden commercieel gewaardeerd tegen reële waarde en fiscaal tegen kostprijs.
- Op de beleggingen in vastgoed wordt fiscaal gezien afgeschreven (waarbij overigens rekening dient te worden gehouden met een restwaarde van 25%); commercieel is geen sprake van afschrijving op dit vastgoed.
- Met ingang van het boekjaar 2007 is de Wet Werken aan Winst in werking getreden. Deze wet kent een beperking op de fiscale afschrijving van zowel commerciële gebouwen als operationele gebouwen tot de zogenoemde bodemwaarde. De bodemwaarde is 50% van de WOZ-waarde van operationele gebouwen en 100% van de WOZ-waarde voor commerciële gebouwen.
- De fiscale waardering van personeelsvoorzieningen wijkt af van de commerciële waardering door een verschil in de gehanteerde actuariële veronderstellingen.

Terzake van al deze waarderingsverschillen worden latente belastingvorderingen en -verplichtingen verantwoord, ook voor de latente belastingverplichting die is ontstaan uit de uitbreiding van ons belang in JFK IAT LLC in jaar 2010.

(in EUR 1.000)	2013	2012
Latente belastingvordering (fiscale eenheid Nederland)		
Activa ten behoeve van operationele activiteiten	**143.498**	171.856
Activa in aanbouw	**66.052**	83.707
Derivaten en leningen	**10.572**	36.944
Personeelsvoorzieningen	**3.944**	3.056
Vastgoedbeleggingen	**- 23.927**	- 29.142
	200.139	**266.421**
Latente belastingverplichting (buitenland)		
Geassocieerde deelnemingen	**- 14.134**	- 13.777
Vastgoedbeleggingen	**- 307**	- 277
	- 14.441	**- 14.054**
Totaal latente belastingen (vordering)	**185.698**	**252.367**
Langlopend (realisatie ligt niet in de lijn der verwachting)	**83.274**	83.574
Langlopend (realisatie te verwachten na 1 jaar)	**105.678**	168.567
Kortlopend (realisatie te verwachten binnen 1 jaar)	**- 3.254**	226
	185.698	**252.367**

Onder IAS 12, Winstbelastingen, is er een verplichting tot het opnemen van een latente belastingvordering als het waarschijnlijk is dat voldoende fiscale winst beschikbaar zal zijn waarmee het verrekenbare verschil kan worden verrekend. Voor een deel van de operationele activa (83,3 miljoen euro) ligt daadwerkelijke realisatie van de latente belastingvorderingen echter niet

in de lijn der verwachting. De reden hiervoor is dat het verschil tussen de commerciële en fiscale waarde uitsluitend wordt gerealiseerd bij verkoop (leidt tot fiscaal lagere winst en lagere afdracht van winstbelasting), bij bijzondere afwaardering (leidt tot fiscaal hogere kosten en lagere afdracht van winstbelasting) of bij beëindiging van de luchtvaartactiviteiten (leidt tot fiscaal hogere kosten doordat slechts een vergoeding wordt verkregen tot de commerciële boekwaarde). Schiphol Group is echter niet gemachtigd de grond voor operationele activiteiten te verkopen, de verwachtingen ten aanzien van toekomstige kasstromen duiden niet op de noodzaak tot het doorvoeren van een afwaardering en beëindiging van de activiteiten ligt evenmin voor de hand.

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

Het bedrag aan compensabele verliezen waarvoor geen latente belastingvordering is opgenomen bedraagt 3,4 miljoen euro.

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

(in EUR 1.000)	Operationele activa	Activa in aanbouw
Boekwaarde 31 december 2011	**185.930**	**78.878**
Specificatie van mutaties in 2012		
Latente belasting over fiscale afschrijving	- 14.074	-
Latente belasting verantwoord in de winst- & verliesrekening	-	4.829
Latente belasting verantwoord in het eigen vermogen	-	-
Overige mutaties	-	-
Totaal mutaties in het boekjaar	**- 14.074**	**4.829**
Boekwaarde 31 december 2012	**171.856**	**83.707**
Specificatie van mutaties in 2013		
Latente belasting over fiscale afschrijving	- 20.457	-
Latente belasting verantwoord in de winst- & verliesrekening	-	-
Latente belasting verantwoord in het eigen vermogen	-	-
Reclassificaties	- 7.901	- 17.655
Overige mutaties	-	-
Totaal mutaties in het boekjaar	**- 28.358**	**- 17.655**
Boekwaarde 31 december 2013	**143.498**	**66.052**

Vastgoed beleggingen	Derivaten en Leningen	Personeels-voorzieningen	Geassocieerde deelnemingen	Totaal
- 26.187	**13.236**	**3.294**	**- 11.799**	**243.352**
- 2.265	-	-	-	**- 16.339**
- 1.302	2.587	- 664	- 1.978	**3.472**
-	21.121	-	-	**21.121**
335	-	426	-	**761**
- 3.232	**23.708**	**- 238**	**- 1.978**	**9.015**
- 29.419	**36.944**	**3.056**	**- 13.777**	**252.367**
- 18.465	-	-	-	**- 38.922**
- 1.907	-	1.383	- 357	**- 880**
-	- 26.395	-	-	**- 26.395**
25.556	-	-	-	**-**
-	23	- 495	-	**- 472**
5.184	**- 26.372**	**888**	**- 357**	**- 66.669**
- 24.235	**10.572**	**3.944**	**- 14.134**	**185.698**

19. Geassocieerde deelnemingen

(in EUR 1.000)	2013	2012
Boekwaarde 1 januari	**764.869**	**725.048**
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Resultaat	**50.553**	43.847
Dividend	**- 18.145**	- 14.312
Kapitaaluitbreiding in geassocieerde deelnemingen	**190**	11.235
Omrekeningsverschillen	**- 14.110**	- 949
Totaal mutaties in het boekjaar	**18.488**	**39.821**
Boekwaarde 31 december	**783.357**	**764.869**

De kapitaaluitbreiding in 2012 van 11,2 miljoen euro betrof de geassocieerde deelneming in Schiphol Area Development Company N.V. De stijging in de omrekeningsverschillen is ontstaan door het koersverloop van de euro ten opzichte van de Australische dollar in 2013.

De boekwaarde van geassocieerde deelnemingen per 31 december 2013 is inclusief een goodwill van 244 miljoen euro op Aéroports de Paris en van 34 miljoen euro op Brisbane Airport Corporation Ltd. De jaarlijks uit te voeren toets van de goodwill begrepen in de boekwaarde gaf voor beide geassocieerde deelnemingen geen aanleiding tot het doorvoeren van een bijzondere waardeverandering.

Voor een nadere toelichting op de geassocieerde deelnemingen wordt verwezen naar het hoofdstuk Gerelateerde partijen. Voor een nadere toelichting op het resultaat van de geassocieerde deelnemingen wordt verwezen naar toelichting 10.

20. Vorderingen op geassocieerde deelnemingen

(in EUR 1.000)	2013	2012
Boekwaarde 1 januari	**80.192**	**92.141**
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rente bijschrijving	**5.848**	6.771
Amortisatie	**-**	- 318
Omrekeningsverschillen afdekkingstransactie	**- 14.110**	- 344
Overige omrekeningsverschillen	**- 925**	- 283
Ontvangen dividend	**- 11.462**	- 17.775
Totaal mutaties in het boekjaar	**- 20.649**	**- 11.949**
Boekwaarde 31 december	**59.543**	**80.192**

De vorderingen op geassocieerde deelnemingen betreffen uitsluitend de door Schiphol Group gehouden Redeemable Preference Shares (RPS) in Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd (BACH).

Terzake van de RPS is sprake van een cumulatief recht op dividend. De RPS kennen een formele aflossingsdatum per 30 juni 2014. Echter de looptijd van de RPS wordt verlengd tot 2022. Op basis van deze kenmerken worden de RPS van AUD 92,6 miljoen (EUR 59,5 miljoen, inclusief geaccumuleerde rente) als kortlopende vordering op een geassocieerde deelneming geclassificeerd en de vergoeding op deze aandelen als financieringsbate.

De rentebijschrijving betreft de waardering van de RPS tegen geamortiseerde kostprijs en een deel van de rente over de afgelopen drie jaar waaromtrent door het management van BACH werd besloten om deze niet uit te keren. Gezien het cumulatief preferente karakter wordt deze rente wel als vordering en als bate verantwoord. In 2013 heeft BACH het resterende gedeelte van het niet uitgekeerde rente uitbetaald.

Het aan deze langlopende vordering gerelateerde valutarisico wordt voor wat betreft de nominale waarde en de te ontvangen rente afgedekt middels jaarlijkse termijntransacties. Met deze transacties wordt de positie in Australische dollars gehedged naar de euro. De afdekkingstransacties worden verantwoord als kasstroomafdekking. De koersverschillen over het niet afgedekte deel van de lening en de te ontvangen rente en de periode tussen de opeenvolgende jaarlijkse termijntransacties worden verantwoord in de winst- en verliesrekening. De overige koersverschillen worden, via het totaalresultaat, verantwoord in de reserve afdekkingstransacties.

De reële waarde van de vorderingen op geassocieerde deelnemingen bedraagt per 31 december 2013 60,1 miljoen euro (AUD 93,4 miljoen) en de effectieve rente bedraagt circa 10%. De reële waarde wordt geschat door de toekomstige contractuele kasstromen te verdisconteren tegen de op dat moment gangbare marktrente die voor de geldnemer en voor vergelijkbare financiële instrumenten van toepassing is.

21. Leningen

(in EUR 1.000)	2013	2012
Boekwaarde 1 januari	**8.476**	**1.591**
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Aflossing	**- 607**	- 651
Nieuwe leningen	**-**	7.536
Totaal mutaties in het boekjaar	**- 607**	**6.885**
Boekwaarde 31 december	**7.869**	**8.476**

Het kortlopende deel van de leningen van 0,9 miljoen euro (per 31 december 2012 0,1 miljoen euro) is verantwoord onder de vlottende activa. Onder de nieuwe leningen is in 2012 o.a. een lening van 4,3 miljoen euro verstrekt aan SRE Altaï B.V. het samenwerkingsverband met Aéroports de Paris waarin beide partijen samenwerken op het gebied van vastgoed.

22. Overige langlopende vorderingen

(in EUR 1.000)	2013	2012
Afgekochte erfpacht	**3.230**	3.320
Huurincentives	**30.634**	33.975
Vooruitbetaald op activa	**280**	174
Totaal overige langlopende vorderingen	**34.144**	**37.469**

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. Deze 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.

23. Activa beschikbaar voor verkoop

De grond waarvan de intentie bestaat dat deze zal worden vervreemd, wordt gepresenteerd als voor verkoop beschikbare activa. Eind 2011 betrof dit de A4 Zone West, een uitgebreid logistiek terrein direct aan de rijksweg A4 ten zuiden van de vrachtarealen van Amsterdam Airport Schiphol. In december 1999 en december 2009 hebben de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Real Estate B.V. en SADC in samenwerkingsovereenkomsten (respectievelijk SOK I en SOK II) besloten tot het gezamenlijk verwerven en uitgeven van kavels in het gebied A4 Zone West.

De gronden die in 1999 zijn verworven, worden door de drie partners voor een gelijk deel gefinancierd. Totaal zal nog 6,7 miljoen euro grond ingebracht gaan worden (2,2 miljoen euro door Schiphol Real Estate B.V.).

In 2013 is het inzicht ontstaan dat de gronden beschikbaar voor verkoop niet binnen een jaar verkocht gaan worden. Dientengevolge is de classificatie aangepast naar commerciële bouwlocaties en zijn de gronden opgenomen bij de activa ten behoeve van operationele activiteiten onder terreinen en wegen.

24. Handels- en overige vorderingen

(in EUR 1.000)	2013	2012
Debiteuren	**102.091**	96.636
Te ontvangen baten	**26.609**	23.036
Omzetbelasting	**14.640**	11.379
Vooruitbetaalde kosten	**12.920**	34.170
Voorraden	**8.530**	5.257
Huurincentives	**6.683**	6.717
Participanten en deelnemingen	**37**	38
Overige vorderingen	**31.954**	24.639
	203.464	**201.872**

Onder de vooruitbetaalde kosten is in 2012 opgenomen de vooruitbetaling voor de ontwikkeling van vastgoed voor rekening en risico van derden. Hierbij heeft Schiphol Group de koopsom vooruit betaald.

Onder de overige vorderingen is (evenals voorgaande jaren) een bedrag begrepen van 19,0 miljoen euro die Schiphol Group heeft betaald aan Chipshol. Voor nadere informatie over de post overige voorzieningen wordt verwezen naar toelichting 33.

25. Liquide middelen

De liquide middelen van in totaal 489,3 miljoen euro per 31 december 2013 (per 31 december 2012: 445,1 miljoen euro) bestaan voor 314,4 miljoen euro (per 31 december 2012: 370,0 miljoen euro) uit deposito's met een oorspronkelijke looptijd van 1 maand tot 3 maanden. De gemiddelde rente op deze deposito's bedraagt per 31 december 2013 0,34% (per 31 december 2012: 0,52%). De liquide middelen staan ter vrije beschikking.

26. Geplaatst kapitaal

Het maatschappelijk aandelenkapitaal bedraagt per 31 december 2013 142.960.968 euro. Dit kapitaal is verdeeld in 300.000 aandelen A en 14.892 aandelen B, elk met een nominale waarde van 454 euro. Hiervan zijn 171.255 aandelen A en 14.892 aandelen B geplaatst. De verdeling over de aandeelhouders is als volgt:

	(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	14.892	8,00%	6.761
Gemeente Rotterdam	4.099	2,20%	1.861
	186.147	**100%**	**84.511**

In 2013 hebben zich geen wijzigingen voorgedaan in het geplaatst kapitaal.

27. Ingehouden winst

Op voorstel van de directie en na instemming met dit voorstel door de Raad van Commissarissen heeft de Algemene Vergadering van Aandeelhouders besloten tot uitkering van een dividend over 2012 van 108,4 miljoen euro. Dit bedrag is bij uitkering in 2013 onttrokken aan de ingehouden winst. Het dividend over 2011 bedroeg 97,5 miljoen euro en is in 2012 uitgekeerd en onttrokken aan de ingehouden winst.

Het nettoresultaat over 2013 is geheel toegevoegd aan de ingehouden winst. Daarmee is in de ingehouden winst per 31 december 2013 nog begrepen het voorstel voor het over 2013 uit te keren dividend, zoals nader toegelicht onder de Overige gegevens.

28. Overige reserves

(in EUR 1.000)	Reserve omrekenings verschillen	Reserve overige financiële belangen	Reserve afdekkings transacties	Reserve totaalresultaat Deelnemingen	Actuariële winsten en verliezen	Totaal
Stand per 31 december 2011	**21.970**	**- 916**	**- 46.346**	**-**	**- 1.194**	**- 26.486**
Specificatie van mutaties in 2012						
Omrekeningsverschillen	- 646	2	-	-	-	**- 644**
Mutaties in de reële waarde	-	914	-	-	-	**914**
Omrekeningsverschillen gehedgde leningen	-	-	26.186	-	-	**26.186**
Omrekeningsverschillen gehedgde vorderingen op geassocieerde deelnemingen	-	-	- 344	-	-	**- 344**
Mutaties in de reële waarde van afdekkinginstrumenten	-	-	- 113.267	-	-	**- 113.267**
Waarvan mutaties ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening	-	-	4.530	-	-	**4.530**
Latente winstbelasting over waardemutaties derivaten	-	-	27.667	-	-	**27.667**
Latente winstbelasting over waardemutaties leningen	-	-	- 6.546	-	-	**- 6.546**
Afwikkeling van afdekkingstransacties	-	-	- 8.940	-	-	**- 8.940**
Aandeel totaalresultaat deelnemingen	-	-	-	- 1.617	-	**- 1.617**
Aanpassing inzake pensioenen	-	-	-	-	- 2.000	**- 2.000**
Totaal mutaties in het boekjaar	**- 646**	**916**	**- 70.714**	**- 1.617**	**- 2.000**	**- 74.061**
Stand per 31 december 2012	**21.324**	**-**	**- 117.060**	**- 1.617**	**- 3.194**	**- 100.547**
Specificatie van mutaties in 2013						
Omrekeningsverschillen	- 18.565	-		-	-	**- 18.565**
Omrekeningsverschillen gehedgde leningen	-	-	36.763	-	-	**36.763**
Omrekeningsverschillen gehedgde vorderingen op geassocieerde deelnemingen	-	-	- 14.110	-	-	**- 14.110**
Mutaties in de reële waarde van afdekkinginstrumenten	-	-	68.445	-	-	**68.445**
Waarvan mutaties ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening	-	-	4.449	-	-	**4.449**
Latente winstbelasting over waardemutaties derivaten	-	-	- 17.151	-	-	**- 17.151**
Latente winstbelasting over waardemutaties leningen	-	-	- 9.244	-	-	**- 9.244**
Afwikkeling van afdekkingstransacties	-	-	**- 62.709**	**-**	**-**	**- 62.709**
Aandeel totaalresultaat deelnemingen	-	-	**-**	**1.375**	**-**	**1.375**
Aanpassing inzake pensioenen	-	-	**-**	**-**	**- 480**	**- 480**
Totaal mutaties in het boekjaar	**- 18.565**	**-**	**6.443**	**1.375**	**- 480**	**- 11.227**
Stand per 31 december 2013	**2.759**	**-**	**- 110.617**	**- 242**	**- 3.674**	**- 111.774**

Reserve omrekeningsverschillen
Onder de reserve omrekeningsverschillen worden de koersverschillen verantwoord die zijn ontstaan bij de omrekening van de netto-investeringen in de dochterondernemingen, joint ventures en geassocieerde deelnemingen buiten de eurozone.

Reserve overige financiële belangen
Deze reserve heeft betrekking op de mutaties in de reële waarde van de overige financiële belangen, deelnemingen waarin Schiphol Group geen invloed van betekenis kan uitoefenen. In 2012 had dit betrekking op het belang in Wenen welke belang verkocht is.

Reserve afdekkingstransacties
In de reserve afdekkingstransacties worden de mutaties in de reële waarde van derivaten die worden gebruikt voor kasstroomafdekking verantwoord, na verwerking van latente belastingvorderingen en verplichtingen. Voorts worden in de reserve afdekkingstransacties de waarderingsverschillen verantwoord die optreden bij de omrekening van leningen tegen de slotkoers. Voor beide geldt dat verantwoording in de reserve afdekkingstransacties plaatsvindt, voor zover sprake is van een effectieve afdekking.

De belastingeffecten van de mutaties in het eigen vermogen, via het totaalresultaat, zijn als volgt:

(in EUR 1.000)	Voor belasting	Belasting	Na belasting
Omrekeningsverschillen	- 18.565	-	- 18.565
Waardemutaties afdekkingstransacties	32.991	- 26.395	6.596
Totaalresultaat deelnemingen	1.375	-	1.375
Totaal niet gerealiseerd 2013	**15.801**	**- 26.395**	**- 10.594**
Omrekeningsverschillen	- 646	-	- 646
Waardemutaties afdekkingstransacties	- 91.782	21.121	- 70.661
Waardemutaties overige belangen	914	-	914
Totaalresultaat deelnemingen	- 1.617	-	- 1.617
Totaal niet gerealiseerd 2012	**- 93.131**	**21.121**	**- 72.010**

Voor nadere informatie over beperkingen aan de uitkeerbaarheid van reserves wordt verwezen naar toelichting 41 over het eigen vermogen in de enkelvoudige balans.

29. Minderheidsaandeelhouders
Onder minderheidsaandeelhouders is per 31 december 2013 het aandeel van derden in het vermogen van de groepsmaatschappijen Eindhoven Airport N.V. en Avioport SpA opgenomen. Een verkorte balans voor deze vennootschappen is opgenomen in het onderdeel Gerelateerde partijen, onder dochterondernemingen.

30. Leningen en derivaten

(in EUR 1.000)	Aflossing in	Rente	Valuta	Nominaal (in 1.000)	Referentie afdekking	2013	2012
XS0171966269	2013	4,38%	EUR	175.929		-	175.848
XS0399674216	2014	6,63%	EUR	370.704	B	**370.634**	369.885
XS0495479555	2016	4,46%	EUR	50.000		**49.957**	49.942
XS0459479472	2016	4,28%	EUR	15.000		**14.966**	14.953
XS0167622454	2018	5,16%	EUR	30.000		**29.969**	29.961
XS0459479399	2019	4,94%	EUR	50.000		**49.882**	49.862
XS0459442710	2019	4,97%	EUR	85.000		**84.901**	84.884
XS0621167732	2021	4,43%	EUR	438.447		**412.136**	408.548
XS0378569247	2038	3,16%	JPY	20.000.000	A	**137.686**	174.439
XS0983151282	2025	3,08%	EUR	40.000		**39.921**	-
XS0997565436	2025	2,94%	EUR	30.000		**29.931**	-
EMTN programma						**1.219.983**	**1.358.322**
Namensschuld-verschreibung	2023	5,07%	EUR	25.000		**24.643**	**- 100**
XF0000NS4ET7	2016	5,38%	EUR	84.000		**83.858**	83.789
XF0000NS4FH9	2016	5,45%	EUR	40.000		**39.963**	39.946
XF0000NS4FX6	2016	5,16%	EUR	10.000		**9.991**	9.987
XF0000NS4DN2	2019	5,75%	EUR	50.000		**49.353**	49.226
XF0000NS4PP1	2019	5,50%	EUR	11.000		**10.843**	10.813
Schuldschein						**194.008**	**193.761**
2009-0720	2031	3,95%	EUR	180.000		**157.500**	**166.500**
2012-0681	2025	2,12%	EUR	170.000		**170.000**	-
Europese Investeringsbank						**327.500**	**166.500**
Handelsbanken	2016	Euribor + opslag	EUR	109.468	D,E,F,I	**109.266**	109.186
Leningen AREB C.V.						**109.266**	**109.186**

(in EUR 1.000)	Aflossing in	Rente	Valuta	Nominaal (in 1.000)	Referentie afdekking	2013	2012
Avioport fase 2	2014	Euribor + opslag	EUR	21.750		**14.395**	14.395
Avioport fase 1	2014	Euribor + opslag	EUR	28.000		**28.000**	28.000
Eindhoven Airport			EUR	15.000		**15.000**	-
Overige						**2.059**	16.157
Overige leningen						**59.454**	**58.552**
Totaal leningen						**1.934.854**	**1.886.220**

Het kortlopende deel van de leningen per 31 december 2013 van 420,4 miljoen euro (per 31 december 2012: 191,5 miljoen euro) is verantwoord onder de kortlopende verplichtingen.

In 1999 is door Schiphol Group een Euro Medium Term Note (EMTN) programma gestart, waaronder tot een maximum van EUR 2 miljard aan obligaties kunnen worden uitgegegeven, mits het prospectus jaarlijks wordt geactualiseerd. Het prospectus is in 2013 geactualiseerd. Ultimo 2013 is voor een totaal van 1.220,0 miljoen euro (per 31 december 2012: 1.358,3 miljoen euro) opgenomen. Schiphol Group kan onder het EMTN programma verplicht worden tot vervroegde aflossing onder omstandigheden die in dat kader als gebruikelijk kunnen worden aangemerkt. Gedurende 2013 is van dergelijke omstandigheden geen sprake geweest.

In juni 2008 heeft Schiphol Group, in aanvulling op het bestaande EMTN programma, een Euro-Commercial Paper (ECP) programma gestart met een limiet van 750 miljoen euro. Op 31 december 2013 staan geen kortlopende leningen uit onder het ECP programma.

Schiphol Group heeft een Namensschuldverschreibung aangetrokken waarmee per 2013 een financiering van 25 miljoen euro is zeker gesteld tegen een vast renteniveau (5,072%).

Schiphol Group heeft voor een nominaal bedrag van 195 miljoen euro aan Schuldschein-papier uitgegeven (vastrentende leningen met looptijden van 7 en 10 jaar). De Schuldschein documentatie bevat in beginsel dezelfde convenanten als het EMTN programma en bevat daarbij een 'change of control' clausule in combinatie met een 'downgrade below investment grade' voor vervroegde aflossing.

In 2010 heeft Schiphol Group een overeenkomst gesloten met de Europese Investeringsbank voor een faciliteit van 350 miljoen euro. In 2013 heeft Schiphol Group het nog beschikbare deel van 170 miljoen euro onder deze lening opgenomen en in totaal is nu het maximaal mogelijke bedrag van 350 miljoen euro onder deze faciliteit opgenomen (waarop inmiddels 22,5 miljoen euro is afgelost). Schiphol Group kan verplicht worden tot vervroegde aflossing van de lening indien (naast de in dat kader gebruikelijke omstandigheden) andere leningen vervroegd worden afgelost of indien het eigen vermogen minder dan 30% van de activa bedraagt. Additionele zekerheden worden verlangd indien de credit rating BBB of lager is (S&P) of Baa2 of lager (Moody's). De lening kent daarnaast een 'change of control' clausule.

In aanvulling op de faciliteit met de Europese Investeringsbank van 350 miljoen euro heeft Schiphol Group in 2013 wederom een overeenkomst gesloten met de Europese Investeringsbank voor een faciliteit van 200 miljoen euro. De voorwaarden voor de lening zijn vergelijkbaar met de faciliteit van 350 miljoen euro van de Europese Investeringsbank. Onder deze lening zijn in 2013 nog geen bedragen opgenomen.

Schiphol Group heeft eveneens een overeenkomst gesloten met de KfW IPEX-Bank voor een faciliteit van 150 miljoen euro. Ook onder deze lening zijn in 2013 nog geen bedragen opgenomen. Wel is de verplichting aangegaan 100 miljoen euro per medio januari 2014 op te nemen. Onder het EMTN programma zijn een tweetal zogenoemde private placements geplaatst van respectievelijk 40 miljoen euro en 30 miljoen euro , beide met een looptijd van 12 jaar.

Voor zowel de opgenomen leningen onder het EMTN programma, het ECP programma, de faciliteit bij de Europese Investeringsbank als de faciliteit bij KfW IPEX-Bank geldt geen achterstelling ten opzichte van andere verplichtingen en de mogelijkheid tot vrijwillige vervroegde aflossing.

AREB C.V. heeft een doorlopende kredietfaciliteit (revolving credit facility) van 195 miljoen euro met Svenska Handelsbanken gesloten. Deze faciliteit heeft een resterende looptijd van 2 jaar en 6 maanden. Per heden is 179 miljoen euro getrokken op deze faciliteit (aandeel Schiphol Group EUR 109,5 miljoen). De lening is een hypothecaire lening. Voor deze lening geldt een verplichting tot vervroegde aflossing indien de financiering meer dan 60% bedraagt van de taxatiewaarde van de gefinancierde objecten. Tot meerdere zekerheid van de aflossing heeft AREB C.V. aan Svenska Handelsbanken op de vorderingen het pandrecht verleend betreffende de titel van verhuur en huur, die het fonds heeft op de huurders van de in bezit zijnde objecten per balansdatum. AREB C.V. heeft tevens alle bestaande en toekomstige huurvorderingen met betrekking tot het object verpand, die reeds voor verpanding vatbaar zijn. Verder heeft AREB C.V. alle claims en alle rechten uit verzekeringen met betrekking tot de objecten verpand.

Avioport SpA (een 70% dochteronderneming van Schiphol Group) heeft een hypothecaire lening met Banca Popolare Italiana tot een totaalbedrag van 49,8 miljoen euro (28,0 miljoen euro voor fase 1 en 21,8 miljoen euro voor fase 2) met een looptijd tot 30 juni 2014. Per 31 december 2013 was hiervan opgenomen 42,4 miljoen euro (28,0 miljoen euro voor fase 1 en 14,4 miljoen euro voor fase 2). Als onderpand voor fase 1 gelden de gebouwen, de aandelen en de huurinkomsten, voor fase 2 het gehele project.

Schiphol Group heeft de beschikking over een gesyndiceerde en gecommitteerde doorlopende kredietfaciliteit voor een bedrag van 300 miljoen ero met een looptijd tot 2016. Onder deze faciliteit is niet getrokken. Daarnaast heeft Schiphol Group de beschikking over een bilaterale en gecommitteerde kredietfaciliteit van 100 miljoen euro met een looptijd tot 1 januari 2015 welke is overeengekomen met Bank Nederlandse Gemeenten. Onder deze faciliteit is eveneens niet getrokken.

Van het totale bedrag aan leningen is 138 miljoen euro opgenomen in Japanse Yen (JPY 20 miljard). In lijn met het beleid Financieel Risico Management zijn ter afdekking van de door variabele rente en vreemde valuta aanwezige risico's renteswaps, valutaswaps en in enkele gevallen gecombineerde cross-currency swaps afgesloten op de leningen. De aangegane transacties komen in beginsel op relevante kenmerken zoals looptijd, omvang en dergelijke volledig overeen met de onderliggende leningen en hedgen de posities naar euro en/of vaste dan wel gemaximeerde rente. Alle afdekkingtransacties 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	Nominaal (in 1.000)	Looptijd	Reële waarde in EUR 1.000 per 31 December 2013	31 December 2012
A	JPMorgan	Valuta-renteswap	3,16%	JPY	20.000.000	2038	**- 1.668**	- 22.851
	RBS	Renteswap	4,03%	EUR	370.000	2024	**-**	74.612
B	RBS	Renteswap	4,03%	EUR	200.000	2024	**33.429**	-
	JPMorgan	Renteswap	3,93%	EUR	150.000	2023	**-**	31.217
C	SHB	Renteswap	3,02%	EUR	24.461	2017	**1.787**	2.543
D	SHB	Renteswap	2,90%	EUR	24.461	2017	**1.702**	2.429
E	SHB	Renteswap	3,47%	EUR	24.461	2016	**2.115**	2.988
	BPL	Renteswap	4,32%	EUR	21.000	2013	**-**	682
F	RBS	Termijn-transactie	n.v.t.	AUD	99.200	2014	**- 13.017**	-
	JPMorgan	Termijn-transactie	n.v.t.	AUD	116.500	2013	**-**	903
G	SHB	Renteswap	0,80%	EUR	35.469	2016	**223**	493
Totaal							**24.571**	**93.016**

Verantwoord in de balans onder:		
Vaste activa	**- 1.668**	- 22.851
Vlottende activa	**- 13.017**	-
Langlopende verplichtingen	**5.827**	114.281
Kortlopende verplichtingen	**33.429**	1.586
	24.571	**93.016**

Het risico dat Schiphol Group loopt op de cross-currency swap (referentie A) wordt gemitigeerd middels een 'cash collateral' overeenkomst met JPMorgan, die voor beide partijen resulteert in een maximale netto positie, die afhankelijk is van de credit rating van beide partijen. Indien de credit rating van een van beide partijen verlaagd wordt, daalt tevens de maximale netto positie op die partij. Volgens de 'cash collateral' overeenkomst wordt het verschil tussen de marktwaarde van de swap en de van toepassing zijnde maximale netto positie wekelijks per bank betaald.

Per 31 december 2013 bedroeg de maximale netto positie van beide partijen 10 miljoen euro (per 31 december 2012 10 miljoen euro) en bedroeg de marktwaarde van de swap circa 1,67 miljoen euro (per 31 december 2012 22,9 miljoen euro) in het voordeel van Schiphol Group. Per 31 december 2013 was er geen onderpand (per 31 december 2012 27,0 miljoen euro) per bank door JPMorgan aan Schiphol Group betaald.

Referentie B betreft een forward-starting interest rate swap waarmee voornamelijk de renteniveaus zijn vastgelegd waartegen een in 2014 nog uitstaande EMTN lening geherfinancierd kan worden.

In 2013 is een forward starting interest rate swap van 150 miljoen euro afgewikkeld en is de forward starting interest rate swap zoals vermeld in referentie B deels afgewikkeld van de oorspronkelijke omvang van 370 miljoen euro naar 200 miljoen euro .

Referentie C, D, E en G betreffen 4 interest rate swaps waarmee de renteniveaus vrijwel volledig zijn vastgelegd waartegen AREB C.V. is gefinancierd.

Referentie F betreft het derivaat ter afdekking van omrekeningsverschillen op de Redeemable Preference Shares zoals verantwoord onder de vorderingen op deelnemingen.

De rentepercentages vermeld bij de valutaswaps, renteswaps en de cross-currency swap betreffen de vaste rente die op de betreffende swaps aan de wederpartij dient te worden betaald, tegen ontvangst van de wederpartij van de variabele (of vaste) rente die Schiphol Group op haar beurt dient te betalen op de betreffende leningen.

Het deel van de leningen met een looptijd korter dan een jaar is opgenomen onder de kortlopende verplichtingen. De resterende looptijd van de leningen per 31 december 2013 is als volgt:

(in EUR 1.000)	**Totaal**	**<= 1 jaar**	**> 1 jaar**	**> 1 jaar en <= 5 jaar**	**> 5 jaar**
EMTN programma	**1.219.983**	366.950	853.033	80.334	772.699
Namensschuldverschreibung	**24.643**	- 39	24.682	- 155	24.837
Schuldschein	**194.008**	- 247	194.255	133.275	60.980
Europese Investeringsbank	**327.500**	9.000	318.500	36.000	282.500
KfW	**- 375**	- 188	- 187	- 150	- 37
Leningen AREB C.V.	**109.266**	-	109.266	109.266	-
Overige leningen	**59.829**	42.770	17.059	17.210	- 151
Totaal leningen	**1.934.854**	**418.246**	**1.516.608**	**375.780**	**1.140.828**

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 2013**	**Reële waarde 31 december 2013**
EMTN programma	1.219.983	1.362.652
Namensschuldverschreibung	24.643	29.663
Schuldschein	194.008	219.194
Europese Investeringsbank	327.500	325.107
KfW	- 375	-
Leningen AREB C.V.	109.266	115.426
Overige leningen	59.829	42.592
Totaal leningen	**1.934.854**	**2.094.634**

(in EUR 1.000)	**Boekwaarde 31 december 2012**	**Reële waarde 31 december 2012**
EMTN programma	1.358.322	1.557.861
Namensschuldverschreibung	- 100	3.440
Schuldschein	193.761	242.042

(in EUR 1.000)	Boekwaarde 31 december 2012	Reële waarde 31 december 2012
Europese Investeringsbank	166.500	204.999
Leningen AREB C.V.	109.186	115.282
Overige leningen	58.552	58.552
Totaal leningen	**1.886.221**	**2.182.176**

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 2011	**1.773.877**	**101.834**	**1.875.711**
Specificatie van mutaties in 2012			
Nieuw opgenomen	126.651	-	**126.651**
Rentebijschrijving	78	-	**78**
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	- 184.613	184.613	**-**
Aflossing	-	- 94.937	**- 94.937**
Omrekeningsverschillen	- 26.186	-	**- 26.186**
Overige mutaties	4.904	-	**4.904**
Totaal mutaties in het boekjaar	**- 79.166**	**89.676**	**10.510**
Boekwaarde 31 december 2012	**1.694.711**	**191.510**	**1.886.221**
Specificatie van mutaties in 2013			
Nieuw opgenomen	271.758	-	**271.758**
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	- 419.802	419.802	**-**
Aflossing	-	- 191.664	**- 191.664**
Omrekeningsverschillen	- 36.763	-	**- 36.763**
Overige mutaties	4.555	747	**5.302**
Totaal mutaties in het boekjaar	**- 180.252**	**228.885**	**48.633**
Boekwaarde 31 december 2013	**1.514.459**	**420.395**	**1.934.854**

De financiële instrumenten van Schiphol Group betreffen de in deze paragraaf toegelichte leningen en derivaten alsook de vorderingen op geassocieerde deelnemingen (zie toelichting 20), leningen (zie toelichting 21), handels- en overige vorderingen (zie toelichting 24), liquide middelen (zie toelichting 25), enkele posten onder de overige langlopende verplichtingen (zie toelichting 34) en de handels- en overige schulden (zie toelichting 36).

31. Leaseverplichtingen

(in EUR 1.000)	Wederpartij	Effectieve rente	Einde looptijd	2013	2012
The Base	ABP	7,0%	2034	**50.396**	51.559
Auto's	PON	5,3%	2017	**6.749**	4.148
Overige				**-**	840
Totaal leaseverplichtingen				**57.145**	**56.547**

Het kortlopende deel van de leaseverplichtingen per 31 december 2013 van 3,2 miljoen euro (per 31 december 2012 2,5 miljoen euro) is verantwoord onder de kortlopende verplichtingen.

Het The Base 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 The Base is in erfpacht uitgegeven aan ABP gedurende de termijn van de lease.

De resterende looptijd van de leaseverplichtingen is per 31 december 2013 als volgt:

(in EUR 1.000)	Totaal	<= 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en <= 5 jaar	> 5 jaar
The Base	**50.396**	1.243	49.153	5.892	43.261
Auto's	**6.749**	1.938	4.811	4.811	-
Boekwaarde van de verplichtingen uit financiële lease	**57.145**	**3.181**	**53.964**	**10.703**	**43.261**

Het verloop van de leaseverplichtingen gedurende het boekjaar was als volgt:

(in EUR 1.000)	2013	2012
Boekwaarde 1 januari	**56.547**	**58.511**
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rentebijschrijving op leaseverplichtingen	**4.463**	4.290
Betaalde leasetermijnen	**- 7.356**	- 8.363
Afwikkeling lease ivm verkoop transactie	**-**	- 2.123
Financiële lease investeringen in materiële vaste activa	**3.491**	4.232
Totaal mutaties in het boekjaar	**598**	**- 1.964**
Boekwaarde 31 december	**57.145**	**56.547**

32. Personeelsbeloningen

Voorzieningen personeelsbeloningen

(in EUR 1.000)	Vergoedingen na uitdiensttreding	Andere lange termijn personeels-beloningen	Ontslag-vergoedingen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2012				
Waarde van de verplichtingen	24.438	10.263	1.798	**36.499**
Waarde van de beleggingen	2.830	-	-	**2.830**
	-	-	-	**-**
Verplichting in de balans	**21.608**	**10.263**	**1.798**	**33.669**
Boekwaarde 31 december 2013				
Waarde van de verplichtingen	23.211	12.188	3.051	**38.450**
Waarde van de beleggingen	2.976	**-**	-	**2.976**
Verplichting in de balans	**20.235**	**12.188**	**3.051**	**35.474**

Vergoedingen na uitdiensttreding betreffen pensioenregelingen, functioneel leeftijdsontslag, vergoeding ziektekostenverzekering voor gepensioneerden en de aanvullende uitkering bij arbeidsongeschiktheid.

Andere langetermijn personeelsbeloningen betreffen jubilea-uitkeringen, variabele beloning (langetermijn), sabbatical leave en loonsuppletie bij (gedeeltelijke) arbeidsongeschiktheid. Ontslagvergoedingen betreffen wachtgeld, BUT en loonsuppletie werkloosheid.

De toegezegd-pensioenregeling die Schiphol Group heeft ondergebracht bij ABP wordt verantwoord als toegezegde-bijdragenregeling. Nadere informatie hieromtrent is opgenomen in paragraaf 37. De pensioenregelingen van enkele dochtermaatschappijen die ook kwalificeren als toegezegd-pensioenregeling worden wel als zodanig verantwoord. Deze zijn tevens opgenomen onder de vergoedingen na uitdiensttreding.

Ten aanzien van deze pensioenregelingen hebben de waarde van de verplichtingen en de waarde van de beleggingen zich gedurende de afgelopen jaren als volgt ontwikkeld:

Voorzieningen personeelsbeloningen					
(in EUR 1.000)	**2013**	**2012**	**2011**	**2010**	**2009**
Boekwaarde 31 december					
Waarde van de verplichtingen	**3.256**	3.026	11.964	10.780	18.904
Waarde van de beleggingen	**2.976**	2.830	10.475	9.253	14.645
	280	**196**	**1.489**	**1.527**	**4.259**
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	**-**	-	- 1.527	- 1.615	- 3.139
Verplichting in de balans	**280**	**196**	**- 38**	**- 88**	**1.120**

	2013	**2012**	**2011**	**2010**	**2009**
Werkelijke baten uit beleggingen	-	-	11.964	1.736	944
Verwachte baten uit beleggingen	-	-	10.475	255	751
	-	**-**	**1.489**	**1.481**	**193**

In 2012 is de pensioenregeling van Schiphol Telematics B.V. ondergebracht bij het ABP. De verschillende personeelsbeloningen gaven aanleiding tot de volgende kosten ten laste van het boekjaar:

(in EUR 1.000)	**Vergoedingen na uitdiensttreding**	**Andere lange termijn personeels-beloningen**	**Ontslag-vergoedingen**	**Totaal**
Opbouw of toekenning van rechten	876	1.701	2.105	**4.682**
Toevoeging van interest	1.418	300	28	**1.746**
Verwachte baten uit beleggingen	- 88	-	-	**- 88**
Overige kosten	-	- 150	-	**- 150**
Totale kosten verantwoord in winst- en verliestrekening 2012	**2.206**	**1.851**	**2.133**	**6.190**

(in EUR 1.000)	Vergoedingen na uitdiensttreding	Andere lange termijn personeels-beloningen	Ontslag-vergoedingen	Totaal
Actuariële winsten en verliezen verantwoord in totaalresultaat 2012	1.985	-	15	**2.000**
Totale kosten ten laste van 2012	**4.191**	**1.851**	**2.148**	**8.190**
Opbouw of toekenning van rechten	758	3.417	4.033	**8.208**
Toevoeging van interest	622	210	-	**832**
Overige kosten	19	-	-	**19**
Totale kosten verantwoord in winst- en verliestrekening 2013	**1.399**	**3.627**	**4.033**	**9.059**
Actuariële winsten en verliezen verantwoord in totaalresultaat 2013	605	- 125	-	**480**
Totale kosten ten laste van 2013	**2.004**	**3.502**	**4.033**	**9.539**

Ten aanzien van de toegezegd-pensioenregelingen onder de vergoedingen na uitdiensttreding wordt in 2014 een last van 0,1 miljoen euro voor Schiphol Group verwacht. De werkelijke lasten uit hoofde van deze regelingen bedroegen in 2013 0,1 miljoen euro, zoals toegelicht onder personeelsbeloningen in toelichting 5.

Het verloop van verplichtingen uit hoofde van personeelsbeloningen was als volgt:

(in EUR 1.000)	Vergoedingen na uitdiensttreding	Andere lange termijn personeels-beloningen	Ontslag-vergoedingen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2011	**22.243**	**10.229**	**1.915**	**34.387**
Specificatie van mutaties in 2012				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	4.191	1.851	2.148	**8.190**
Uitkeringen gedurende het boekjaar	- 3.808	- 2.048	- 1.116	**- 6.972**
Betaling van premies	- 730	-	- 137	**- 867**
(De)consolidatie	- 288	-	- 1.020	**- 1.308**
Overige mutaties	-	231	8	**239**
Totaal mutaties in het boekjaar	**- 635**	**34**	**- 117**	**- 718**
Boekwaarde 31 december 2012	**21.608**	**10.263**	**1.798**	**33.669**
Specificatie van mutaties in 2013				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	2.004	3.502	4.033	**9.539**
Uitkeringen gedurende het boekjaar	- 3.236	- 1.308	- 2.773	**- 7.317**

(in EUR 1.000)	Vergoedingen na uitdiensttreding	Andere lange termijn personeels-beloningen	Ontslag-vergoedingen	Totaal
Betaling van premies	- 141	- 284	-	**- 425**
(De)consolidatie	- 70	- 214	- 123	**- 407**
Overige mutaties	70	229	116	**415**
Totaal mutaties in het boekjaar	**- 1.373**	**1.925**	**1.253**	**1.805**
Boekwaarde 31 december 2013	**20.235**	**12.188**	**3.051**	**35.474**

De verplichtingen uit hoofde van personeelsbeloningen zijn berekend uitgaande van de volgende actuariële veronderstellingen en inschattingen van het management:

	31 December 2013	31 December 2012
Disconteringsvoet	**3,00%**	3,25%
Beleggingsrendement	**3,00%**	3,25%
Inflatie	**2,00%**	2,00%
Algemene salarisstijging	**2,00%**	2,00%
Overlevingskansen	**Prognosetafel 2062 met correctiefactoren die zijn afgestemd op het gemiddelde salarisniveau van de onderneming**	Prognosetafel 2062 met correctiefactoren die zijn afgestemd op het gemiddelde salarisniveau van de onderneming
Individuele salarisstijging, afhankelijk van leeftijd	**4,00% (tot 39 jaar), 3,00% (tot 49 jaar), 2,00% (tot 59 jaar), 2,00% (tot 65 jaar)**	4,00% (tot 39 jaar), 3,00% (tot 49 jaar), 2,00% (tot 59 jaar), 2,00% (tot 65 jaar)
Leeftijdsverschil	**Aangenomen wordt dat mannelijke deelnemers 3 jaar ouder zijn dan hun echtgenote**	Aangenomen wordt dat mannelijke deelnemers 3 jaar ouder zijn dan hun echtgenote
Arbeidsongeschiktheid	**UKV 2010, gebaseerd op waarnemingsperiode tussen 2006 en 2011**	UKV 2010, gebaseerd op waarnemingsperiode tussen 2006 en 2009
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%

		Verandering disconteringsvoet		Verandering inflatie		Verandering overlevingskansen	
						jaar langer	jaar korter
Disconteringsvoet	3,00%	3,25%	2,75%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%
Inflatie	2,00%	2,00%	2,00%	2,25%	1,75%	2,00%	2,00%
FLO Schiphol Group	19.243	18.772	19.739	19.464	19.039	19.216	19.265
Jubileum	6.716	6.601	6.835	6.837	6.598	6.700	6.730
Wachtgeld	414	412	416	416	412	414	415
Totaal	**26.373**	**25.785**	**26.990**	**26.717**	**26.049**	**26.330**	**26.410**

	Actieven	Gepensioneerden	Totaal
FLO Schiphol Group	11.010	8.233	**19.243**
Jubileum	6.716	-	**6.716**
Wachtgeld	-	414	**414**
Totaal	**17.726**	**8.647**	**26.373**

Voor nadere informatie over de verplichtingen uit hoofde van de pensioenregeling bij ABP wordt verwezen naar paragraaf 37 Voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen.

33. Overige voorzieningen

(in EUR 1.000)	2013	2012
Boekwaarde 1 januari	**13.509**	**17.927**
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Onttrekking voorziening	**- 2.003**	- 4.418
Vrijval in winst- en verliesrekening	**- 849**	
Totaal mutaties in het boekjaar	**- 2.852**	**- 4.418**
Boekwaarde 31 december	**10.657**	**13.509**

Terzake van de organisatieaanpassing uit 2009 resteert per 31 december 2013 nog een voorziening van 0,6 miljoen euro. De mutaties in 2013 hebben betrekking op deze voorziening.

Schiphol Group heeft een verplichting in het kader van enkele overige claims en geschillen. De terzake van deze claims en geschillen gezamenlijk getroffen voorziening van 10,0 miljoen euro is in 2013, evenals in 2012, ongewijzigd gebleven. De voornaamste hiervan betreffen de gevolgen van het bouwverbod dat vanaf 19 februari 2003 tot 28 juni 2007 voor het Groenenbergterrein van kracht was.

Bebouwing van het Groenenbergterrein door Chipshol zou de gebruiksmogelijkheden van de Aalsmeerbaan, naar de in 2003 beschikbare inzichten, ernstig kunnen verstoren. Door de toenmalige staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (nu Infrastructuur en Milieu) is daarom in februari 2003 voor dit terrein een bouwverbod ex. artikel 38 van de Luchtvaartwet (Lvw) afgekondigd. Dit is van kracht geweest tot in 2007. De economische eigenaar van het terrein (Chipshol) heeft in juni 2003 een claim voor schadeloosstelling ingediend bij Schiphol Group.

In haar eindvonnis van 30 januari 2008 heeft de rechtbank Haarlem de schadeloosstelling die Schiphol Group aan Chipshol moet betalen (op basis van artikel 50 Lvw) bepaald op 16,0 miljoen euro(vermeerderd met wettelijke rente). Ter voldoening aan een tussenvonnis heeft Schiphol Group - bij wijze van voorschot op de uiteindelijk vast te stellen schade - een bedrag van 19,0 miljoen euro (16,0 miljoen euro met rente) aan Chipshol betaald. Chipshol heeft ter afdekking van het restitutierisico van dit bedrag een bankgarantie ten behoeve van Schiphol Group moeten stellen van 21,5 miljoen euro. De Hoge Raad heeft op de cassatieverzoeken van beide partijen op 19 februari 2010 arrest gewezen en oordeelt dat het eindvonnis van de Rechtbank Haarlem d.d. 30 januari 2008 niet in stand kan blijven. De juiste hoogte van de te vergoede schade zal door het Hof Amsterdam dienen te worden vastgesteld. Het Hof te Amsterdam heeft op 27 december 2011 een tussenarrest gewezen waarin het de

opdracht van de Hoge Raad om de belangrijkste openstaande punten verder te behandelen nauwkeuriger omschrijft en een aantal juridische vragen beantwoord.

Inmiddels is ook op cassatieverzoeken van partijen in de tegenvordering van Schiphol op Chipshol (Art. 55 Lvw) – die parallel is gevoerd met de Art. 50 Lvw - door de Hoge Raad op 22 februari 2013 arrest gewezen. De Hoge Raad heeft in lijn met zijn eerdere arrest beslist. Kort gezegd oordeelt het hoogste rechtscollege dat het geschil over de hoogte van de schade verder in één procedure beoordeeld dient te worden door het gerechtshof Amsterdam.

Daarnaast is de klacht die Chipshol in 2012 bij de ACM tegen Schiphol had ingediend, waarin misbruik van dominante marktmacht in de vastgoedsector werd gesteld, na uitvoerig onderzoek, inmiddels door deze autoriteit afgewezen. Het beroep tegen deze afwijzing bij de Rechtbank Rotterdam is voor Chipshol evenmin succesvol geweest. De rechtbank heeft op 21 november 2013 de klacht op alle onderdelen ongegrond verklaard. Chipshol heeft vervolgens beroep aangekondigd bij het College van Beroep voor het Bedrijfsleven.

In de procedure bij het gerechtshof Amsterdam zal dit rechtscollege aangeven wat de volgende procesacties zullen zijn.

Schiphol Group heeft een mededeling ontvangen van een Amerikaanse advocaat die optreedt namens Chipshol met een aankondiging van een mogelijke juridische procedure in de Verenigde Staten van Amerika. Schiphol Group ziet geen grond voor een juridische procedure in de Verenigde Staten van Amerika.

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 behoeft te worden herzien. Zij verwacht dat het uiteindelijke restbedrag aan schadeloosstelling dat Schiphol Group aan Chipshol verschuldigd blijkt inzake het Groenenbergterrein en/of aan anderen uit hoofde van claims de voorziening die terzake is getroffen niet zal overschrijden.

34. Overige langlopende verplichtingen

(in EUR 1.000)	**2013**	**2012**
Vooruitontvangen erfpacht	**87.949**	89.601
Ongerealiseerde winst inbreng Schiphol Logistics Park C.V.	**3.646**	3.646
Huurincentives	**2.431**	2.804
Overige	**12.666**	6.653
	106.692	**102.704**

De post vooruitontvangen erfpacht betreft de door Schiphol Group vooruitontvangen huurtermijnen op grond die derden van haar in erfpacht hebben verkregen. Deze post wordt over de termijn van de onderliggende overeenkomsten ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht.

In 2006 heeft Schiphol Real Estate B.V. een terrein ingebracht in Schiphol Logistics Park C.V. en daarmee een belang verworven in deze vennootschap van ruim 38%. Het verschil tussen de reële waarde van het terrein bij inbreng van 23,7 miljoen euro en de totale kostprijs van het terrein van 11,7 miljoen euro bedraagt 12,0 miljoen euro. In overeenstemming met de grondslagen van waardering en resultaatbepaling dient van deze winst het deel gelijk aan het belang van Schiphol Real Estate B.V. in Schiphol Logistics Park C.V. van ruim 38% of wel 4,6 miljoen euro als ongerealiseerd te worden beschouwd. In 2009 is de grond gedeeltelijk verkocht en is 1 miljoen euro als winst gerealiseerd.

Huurincentives hebben betrekking op de kostprijs van voordelen die Schiphol Group heeft verstrekt aan huurders bij aanvang van hun huurcontract. Deze worden over de termijn gedurende welke de huurincentives van toepassing zijn ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht.

35. Winstbelasting

De winstbelasting wordt berekend over de commerciële winst, rekening houdend met permanente verschillen tussen de commerciële en de fiscale winstberekening. De winstbelasting over waardeveranderingen, die niet gelijktijdig in de aangifte vennootschapsbelasting worden verwerkt, worden tot het moment van realisatie verantwoord onder de latente belastingvorderingen en -verplichtingen. De vordering uit hoofde van winstbelasting in de balans per 31 december 2013 van 11,2 miljoen euro betreft voor 2,7 miljoen euro de over de jaren 2010 tot en met 2013 verschuldigde vennootschapsbelasting minus de som van de over 2010 tot en met 2013 betaalde voorlopige aanslagen. Een bedrag van 8,5 miljoen euro heeft betrekking op een eenmalige bate, die betrekking heeft op meerdere jaren en is toegelicht in paragraaf 11.

De aangifte vennootschapsbelasting van de fiscale eenheid N.V. Luchthaven Schiphol over 2011 is met de inspecteur besproken en dienovereenkomstig verwerkt in deze jaarrekening. De definitieve aanslagen vennootschapsbelasting 2010 en 2011 zijn vastgesteld en verwerkt in de jaarrekening. Over de jaren 2012 en 2013 moet de aangifte vennootschapsbelasting nog worden ingediend. Dit kan nog aanleiding geven tot reclassificatie van bestaande kortlopende verplichtingen vennootschapsbelasting naar latente belastingverplichtingen.

Verschillen tussen de betaalde winstbelasting volgens het kasstroomoverzicht en de winstbelasting in de winst- en verliesrekening betreffen toevoegingen en onttrekkingen aan latente belastingvorderingen en -verplichtingen, schattingsverschillen in belastbare bedragen in voorlopige aanslagen en definitieve aanslagen en afrekeningen over oude jaren.

36. Handels- en overige schulden

(in EUR 1.000)	2013	2012
Schulden aan leveranciers	**102.986**	108.379
Schulden ter zake van loonbelastingen en premies sociale verzekeringen	**5.624**	6.859
Schulden ter zake van pensioenen	**604**	2.545
Te betalen interest	**59.070**	58.902
Nog te betalen kosten	**93.996**	86.256
Vooruitontvangen baten	**42.769**	39.729
Vooruitontvangen erfpacht	**90**	1.801
Huurincentives	**6.577**	3.974
Overige schulden	**8.192**	40.427
	319.908	**348.872**

Onder de overige schulden is per 31 december 2012 het onder de 'cash collateral' overeenkomst met JPMorgan ontvangen onderpand verantwoord van 27,0 miljoen euro.

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

37. Voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen

Pensioenregeling

Schiphol Group heeft de pensioenregeling ondergebracht bij het ABP. Op basis van de bepalingen in de pensioenregeling kwalificeert deze als een toegezegd-pensioenregeling. Dit betekent dat Schiphol Group haar proportionele aandeel in de contante waarde van toegekende aanspraken, de fondsbeleggingen en de baten en lasten die voortvloeien uit de regeling dient weer te geven en de bijbehorende informatie dient op te nemen in de toelichting. Schiphol Group beschikt evenwel over onvoldoende informatie om de verwerkingsmethodiek voor toegezegd-pensioenregelingen toe te passen, omdat het ABP niet in staat is de hiervoor benodigde gegevens aan te leveren. Er is geen consistente en betrouwbare basis om de verplichting, fondsbeleggingen en kosten van de regeling van het ABP toe te rekenen aan individuele aangesloten werkgevers die deelnemen aan het plan. Dientengevolge wordt de regeling verwerkt volgens de methodiek voor toegezegde-bijdragenregelingen. Schiphol Group heeft de premie die verschuldigd is aan het ABP als last in de winst- en verliesrekening verantwoord.

Het reglement van het ABP voorziet in geen enkel opzicht in de mogelijkheid tot bijstortingen in en/of onttrekkingen aan het fonds. Het proportionele aandeel van Schiphol Group in overschotten en tekorten zal daardoor uitsluitend kunnen leiden tot wijzigingen in de in de toekomst af te dragen premie. De hoogte van de premie is afhankelijk van de (verwachtingen ten aanzien van de) financiële positie van het pensioenfonds die wordt uitgedrukt in een dekkingsgraad. De dekkingsgraad van ABP bedraagt per 31 december 2013 105,9%.

Convenanten inzake de toekomstige ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol

De Tafel van Alders is opgericht in december 2006 en is een overlegorgaan onder voorzitterschap van de heer Alders. Het doel is om het kabinet te adviseren over de balans tussen de groei van de luchtvaart op Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de omgeving voor de middellange termijn (tot en met 2020). Aan de Tafel van Alders komen alle betrokken partijen samen: het Rijk (ministerie van Infrastructuur en Milieu), de luchtvaartpartijen (Schiphol Group, LVNL, KLM en de BARIN), een aantal regionale en lokale overheden (de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen, Uitgeest en Amsterdam verenigd in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), vertegenwoordigers van omwonenden van Schiphol via CROS (Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol) en VGP (Vereniging Gezamenlijke Platforms). Op 1 oktober 2008 heeft de Tafel van Alders haar advies voor de middellange termijn (tot 2020) aangeboden. Dit advies is nader uitgewerkt in

drie convenanten: *Omgevingskwaliteit middellange termijn*, *Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn* en *Behoud en versterking Mainport functie en netwerkkwaliteit*. De uitvoering van de afspraken ligt sinds die tijd bij de betrokken partijen. Tenminste tweemaal per jaar wordt de voortgang hierover besproken aan de Tafel van Alders.

Per 1 november 2010 is gestart met een experiment voor een periode van twee jaar met een nieuw geluidsstelsel voor Schiphol. Het doel van het nieuwe geluidsstelsel is de instandhouding van het netwerk van verbindingen op Schiphol en het gelijkwaardig of beter beschermen van bewoners in de omgeving van Schiphol. Daarbij moet het goed uitlegbaar en niet ingewikkeld zijn. Tijdens het experiment blijft het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingspunten van kracht.

In oktober 2013 is een akkoord bereikt aan Tafel van Alders over het nieuwe geluidsstelsel voor Schiphol en op 8 oktober 2013 heeft de heer Alders het advies aan mevrouw Mansveld staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aangeboden. Het nieuwe geluidsstelsel is gebaseerd op regels voor het baangebruik.

- Voor het gebruik van start- en landingsbanen is gezamenlijk een voorkeursvolgorde vastgesteld.

- Onder de verschillende weersomstandigheden worden díe banen ingezet die de minste mensen hinderen.

- Er worden zo min mogelijk banen tegelijkertijd ingezet.

Het Aldersadvies van oktober 2013 bevat eveneens de eerste vierjaarlijkse evaluatie van de Aldersafspraken en de verschillende convenanten die daar deel van uit maken.

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 voor de eerste tranche (ten laste van het boekjaar 2006) 10 miljoen euro 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 10 miljoen euro ter beschikking gesteld.

In het Aldersadvies van oktober 2013 is een tweede tranche toegezegd, waarvoor Schiphol Group opnieuw 10 miljoen euro ter beschikking stelt. Gesteld is dat, alvorens tot uitvoering van deze tweede fase over te gaan, partijen zich op grond van ervaringen uit de eerste fase beraden op welke wijze en met welke programma´s de leefbaarheid in de omgeving het meest effectief kan worden bevorderd. De bijdrage van Schiphol zal ook in de tweede tranche primair gericht zijn op schrijnende gevallen, maar bijdragen aan de gebiedsgerichte projecten in de meest gehinderde delen van het binnengebied worden op voorhand niet uitgesloten. In 2014 zal worden uitgewerkt hoe de tweede tranche gestalte krijgt en zal dit worden vastgelegd in een nieuw af te sluiten convenant.

Convenant Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn
In 2008 hebben partijen aan de Alderstafel afgesproken dat het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol tot en met 2020 mag groeien naar jaarlijks 510.000. Om de hinder van het vliegverkeer voor omwonenden te beperken is in het convenant Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn een pakket maatregelen afgesproken dat beoogd de hinder voor de omgeving, gegeven de groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen, zoveel mogelijk te beperken.

In 2013 zijn de afspraken uit dit convenant geëvalueerd. Uit de evaluatie blijkt dat in de afgelopen 5 jaar belangrijke stappen hierin zijn gezet. De hinderbeperkende maatregelen leiden ertoe dat het aantal gehinderden in een brede ring rond Schiphol afneemt met zo'n 10%, waarbij het target hiervoor 5% was. Ruim twee derde van de in het convenant afgesproken maatregelen zijn inmiddels uitgevoerd. Nog verdergaande hinderbeperkende maatregelen zijn lastig. Steeds vaker blijken deze maatregelen de hinder slechts te verschuiven naar een ander gebied. Wat wel tot de mogelijkheden behoort, zijn innovaties

van start- en landingsprocedures en van de vloot (vliegtuigen die minder geluid produceren). In 2014 zal bekeken worden of innovatie van startprocedures op Schiphol mogelijk is.

Aan de Tafel van Alders van oktober 2012 is het besluit genomen tot alternatieve invulling van de Continous Descent Approach (CDA) afspraken. Onder meer de reductie van nachtbewegingen van 32.000 naar 29.000 in een periode van drie jaar is een van de compenserende maatregelen die zal gelden totdat aan de oorspronkelijke afspraken voldaan kan worden. Alle partijen willen doorgaan met de ontwikkeling en invoer van CDA's en blijven daarover met elkaar in overleg.

Convenant Behoud en versterking Mainport functie en netwerkkwaliteit
Conform de afspraken aan de Tafel van Alders spannen partijen zich ervoor in dat extra capaciteit op de regionale luchthavens van in totaal circa 70.000 vliegtuigbewegingen gerealiseerd kan worden. Aan de Alderstafels van Eindhoven Airport en Lelystad Airport is resp. in 2010 en in 2012 overeengekomen dat de benodigde capaciteit gecreëerd kan worden (Eindhoven Airport 25.000 vliegtuigbewegingen, Lelystad Airport 45.000 vliegtuigbewegingen).

Schiphol Group heeft in 2013 bekend gemaakt de luchthaven Lelystad Airport te willen ontwikkelen. Ten behoeve van het aanvragen van het luchthavenbesluit is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de MER opgesteld. Ook is een aantal stappen genomen in de luchtzijdige inpassing van het vliegverkeer dat voorzien is op Lelystad. Dit zal in 2014 moeten resulteren in een luchthavenbesluit voor Lelystad met een bijbehorend routebesluit. Dit maakt juridisch de verdere ontwikkeling van Lelystad mogelijk.

Watersaneringsplan
Om de kwaliteit van het oppervlaktewater duurzaam te verbeteren, is het Saneringsplan 4 opgesteld voor het terugdringen van de schadelijke effecten van de vloeistoffen die gebruikt worden bij de winteroperatie (glycol t.b.v. vliegtuig de-icing en kaliumformiaat t.b.v. het ijsvrij houden van de landingsbanen). Dit plan bestaat uit een programma van maatregelen en investeringen. Speerpunten binnen het programma zijn bronreductie van de vloeistoffen en het opvegen en opzuigen van vloeistof run-off op taxibanen en VOP's. Het Saneringsplan 4 is de afgelopen jaren in nauwe afstemming met het Hoogheemraadschap van Rijnland tot stand gekomen. In juni 2013 heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland officieel ingestemd met het Saneringsplan 4. De komende jaren wordt het plan gefaseerd uitgevoerd. De huidige inschatting is dat er de komende 2 jaar voor een bedrag van 2 miljoen euro aan investeringen in diverse middelen voor rekening komen van Schiphol Group.

Compensatie Stikstofdioxide
In 2010 is het gewijzigde Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) in werking getreden. Het LVB is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchtverkeer van Amsterdam Airport Schiphol. Er zijn o.a. maatregelen opgenomen die de verwachte toename van de concentratie van stikstofdioxide compenseren. In het gewijzigde besluit is bepaald dat Schiphol Group jaarlijks, vanaf 2010, op 15-16 vliegtuigopstelplaatsen vaste stroomvoorzieningen en voorzieningen voor preconditioned air aanlegt. Sinds eind 2013 is het totaal aantal geëlektrificeerde vliegtuigopstelplaatsen 61. Hiermee heeft Schiphol voldaan aan de in 2010 gemaakte afspraken. In 2014 zullen nog 3 vliegtuigopstelplaatsen worden aangepast waarmee het totaal aantal geëlektrificeerde vliegtuigopstelplaaten op 64 komt. De huidige inschatting is dat er in het komende jaar nog voor 0,7 miljoen euro aan investeringen voor rekening zullen komen van Schiphol Group voor het aanleggen van de benodigde infrastructuur.

Tarieven
Door onjuiste opgaves en verschillen in haar passagiersgegevens meent KLM een nadelig financieel effect ondervonden te hebben sinds 2010 van 5,5 miljoen euro welke zij vordert op Schiphol. Schiphol is van mening dat deze verschillen meerdere malen zijn onderkend en vastgesteld. Schiphol heeft dit meerdere malen aangegeven bij KLM en meent dat zij op basis van de geldende Tarieven en Voorwaarden verschuldigd is tot een terugbetaling van 2,2 miljoen euro. In 2013 is een verplichting hiervoor opgenomen in de jaarrekening en het meerdere wordt door Schiphol afgewezen. KLM houdt haar vordering gestand.

easyJet heeft een klacht ingediend bij de ACM over de Tarieven en Voorwaarden 2009 met betrekking tot de differentiatie tussen tarieven voor transfer- en OD-passagiers. In april 2009 heeft de ACM de klacht van easyJet afgewezen. Ook het beroep van easyJet bij de rechtbank Rotterdam is afgewezen. Vervolgens heeft easyJet beroep aangetekend bij de Europese Commissie. Dit beroep is door de Europese Commissie afgewezen, op de grond dat de ACM reeds op de betreffende klacht heeft besloten. In juli 2013 heeft easyJet tegen dit besluit van de Europese Commissie beroep aangetekend bij het Europees Hof. Alhoewel Schiphol geen rechtstreekse partij is in deze zaak, is zij als belanghebbende wel toegelaten om te interveniëren. Er is geen schatting te geven van een mogelijk financieel effect. De procedure is nog aanhangig, zonder een eerste indicatie van het Europees Hof. De uitkomst is om die reden nog ongewis.

Tariefverplichting 2015
Schiphol heeft in het consultatieproces in 2013 ook reeds voor het jaar 2015 een tariefindicatie afgegeven. Deze indicatie betreft een gemiddelde tariefstijging van 1%, aan te passen voor effecten van verkeer en vervoerswijzigingen, de extra kosten voor de LAG's security maatregelen en mogelijke verdere kostenaanpassingen zoals te bespreken in het consultatieoverleg in 2014.

Vernieuwing Grensmanagement (No-Q)
Schiphol Group en de Immigratie- en Naturalisatiedienst (IND) van het Ministerie van Veiligheid en Justitie hebben medio 2009 besloten, als onderdeel van hun doorlopende samenwerking op het gebied van veiligheid en beveiliging op Amsterdam Airport Schiphol, een gezamenlijk programma Vernieuwing Grensmanagement te starten. Het programma heeft als doelstelling om bij te dragen aan veiligheid en kwaliteit en snelheid van dienstverlening door een effectief en efficiënt grenstoezichtproces te creëren, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de inzet van zowel informatie gestuurd optreden op basis van vooraf ontvangen informatie over passagiers en hun bagage als het toepassen van nieuwe concepten voor automatische grenspassage. Schiphol Group en IND hebben eenmalige financiële bijdragen aan het programma toegezegd van maximaal 16,5 miljoen euro respectievelijk maximaal 10 miljoen euro voor het ontwikkelen en toepassen van een nieuw concept voor automatische grenspassage zoals dat thans wordt onderzocht en uitgewerkt in het project No-Q. Schiphol Group heeft eind 2012 afspraken gemaakt met IND over de periode 2012-2015 waarmee de initiële afspraken volledig zijn ingevuld. De intentie is aanwezig om ook na 2015 via gedeelde financiering automatische grenspassage voort te zetten.

Verontreiniging door bluswater
Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft in juli 2008 verontreinigd bluswater, dat bij een incident is vrijgekomen bij een KLM Hangar op Schiphol-Zuidoost, opgevangen en opgeslagen in door Schiphol beschikbaar gestelde bassins. Rijnland heeft daarvoor een vergunning van de provincie Noord-Holland gekregen. Ondanks verwijdering en zuivering van het verontreinigd bluswater in 2009, is later gebleken dat bodem en grondwater ter plaatse van de bassins verontreinigd zijn geraakt. Schiphol heeft als grondeigenaar van de bassins schade geleden door de verontreiniging. In 2011 heeft Rijnland het slib van de bassins verwijderd waardoor geen verdere verontreiniging via de grond plaatsvindt. Rijnland, KLM en Schiphol hebben in 2012 beheersmaatregelen uitgevoerd om verdere verspreiding van de verontreiniging (via grondwater) tegen te gaan door het plaatsen van een scherm rondom het verontreinigde gebied. Monitoring wijst uit dat het scherm adequaat functioneert. In 2013 is onderzoek uitgevoerd om de randvoorwaarden voor sanering vast te stellen. De watergangen van Schiphol, die bij hetzelfde incident verontreinigd zijn geraakt, zijn in het kader van het reguliere baggerprogramma schoon gemaakt. De meerkosten (voor afvoer en verwerking van het verontreinigde materiaal) ten opzichte van het reguliere baggerprogramma zijn bij KLM in rekening gebracht. Het waterzuiveringsbedrijf Evides heeft, voor de door dit incident eveneens verontreinigde installaties, in overleg met de gemeente Haarlemmermeer een monitoringprogramma opgesteld. Evides heeft met Schiphol en KLM contact gezocht om de verdere aanpak van het beheersen van de verontreiniging te bespreken. Eind 2013 is overleg gestart met het bevoegd gezag om de aanpak te toetsen aan wet- en regelgeving.

Convenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol
Op 16 april 2012 heeft Schiphol, samen met de vereniging van Nederlandse verkeersvliegers, vereniging Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en landschap Noord Holland, land- en tuinbouworganisatie Nederland, gemeente Haarlemmermeer, provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, en Staat der Nederlanden het convenant *Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol* ondertekend. Met het ondertekenen van dit convenant verplichten de bovengenoemde partijen

zich in te spannen om het convenant uit te voeren en te blijven participeren in de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV). Het doel van het convenant is in het gebied rond Schiphol jaarlijks reduceren van het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels met daarbij specifiek aandacht voor ganzen. Middels de zogenaamde vier sporen aanpak wil de NRV het doel van het convenant realiseren. Deze vier sporen zijn 1) populatiebeheer, 2) teeltaanpassing, 3) aanpassing (natte) natuur en 4) inzet van techniek. Schiphol Group is in nauwe samenwerking met LVNL en KLM verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het vierde spoor 'inzet van techniek'. Naar redelijkheid en billijkheid zullen de kosten voor de diverse maatregelen over de betrokken partijen worden verdeeld. De financiering van de uit te voeren maatregelen is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Schiphol draagt de kosten van het vogeldetectiesysteem en de monitoring van vogelaanvaringen en near misses.

Overige voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen
Schiphol Group heeft een verplichting van 0,5 miljoen euro inzake Stichting het Schipholfonds.

Aan de provincie Noord-Holland is een bankgarantie verstrekt tot een bedrag van 2,3 miljoen euro met betrekking tot betalingsverplichtingen voortvloeiend uit het besluit '*Opslaan in ondergrondse tanks*'.

Inzake de cash collateral met JPMorgan heeft Schiphol Group een verplichting van 8,3 miljoen euro zijnde het verschil tussen de verplichting in de balans en het ontvangen bedrag als onderpand.

Daarnaast zijn nog diverse andere claims tegen N.V. Luchthaven Schiphol 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

38. Kasstroom uit bedrijfsoperaties

(in EUR 1.000)	2013	2012
Resultaat	**223.819**	**196.438**
Winstbelasting	**54.110**	57.438
Resultaat deelnemingen	**- 52.053**	- 45.464
Financiële baten en -lasten	**94.822**	88.082
	96.880	**100.056**
Exploitatieresultaat	**320.698**	**296.494**
Aanpassingen voor:		
Afschrijvingen	**248.414**	214.897
Bijzondere waardeveranderingen	**17.410**	22.741
Resultaat uit verkoop vastgoed	**- 181**	- 11.513
Kosten in samenhang met verkoop vastgoed	**-**	- 448
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	**- 2.545**	24.021
Overige niet kas mutaties overige vorderingen en verplichtingen	**7.114**	19.435
Resultaat uit verkoop activa	**- 280**	- 18
Mutatie overige voorzieningen en personeelsbeloningen	**- 1.543**	- 7.171
	268.387	**261.944**
Exploitatieresultaat na aanpassingen	**589.086**	**558.438**
Veranderingen in werkkapitaal	**- 25.052**	**- 76.267**
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	**564.033**	**482.171**

Gebeurtenissen na balansdatum

Schiphol Group is voornemens de resterende aandelen van AREB C.V. te kopen van de overige aandeelhouders. De transactie zal naar verwachting in het eerste halfjaar van 2014 geëffectueerd worden.

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 voorgestelde dividend is 60% van het resultaat toekomend aan aandeelhouders (nettoresultaat), exclusief de waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen (na belasting). De pay-out is eenmalig verhoogd naar 60% en ligt daarmee boven de gebruikelijke 50%.

Gerelateerde verbonden partijen
Schiphol Group heeft een belangrijke bancaire relatie met ABN AMRO N.V., een relatie met joint ventures, geassocieerde deelnemingen en de bij de pensioenregeling betrokken partijen. Daarbij is geen enkele sprake van zeggenschap.

Exploitatie van de luchthaven
De overheid (Staat der Nederlanden) is als wetgever verantwoordelijk voor de wetgeving met betrekking tot de exploitatie van de luchthaven Schiphol. Deze exploitatie is voor onbepaalde tijd geregeld bij wet in onder meer Hoofdstuk 8 titel 4 van de Wet luchtvaart.

De Wet luchtvaart beschrijft in de artikelen 8.7 en 8.17 de randvoorwaarden voor de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol. In het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) zijn regels voor het gebruik en grenswaarden voor de geluidsbelasting, de luchtverontreiniging en de externe risico's vastgelegd. Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) beschrijft het luchthavengebied en beperkingen voor het gebruik van de omgeving van de luchthaven.

De exploitant is op grond van artikel 8.18 van de Wet luchtvaart gehouden de luchthaven beschikbaar te stellen in overeenstemming met de regels van het Luchthavenverkeerbesluit. De exploitant kan hiervan afwijken als dit in het belang van de veiligheid nodig is. Tevens is de exploitant van de luchthaven samen met de verlener van luchtverkeersdiensten en de luchtvaartmaatschappijen gehouden het goede verloop van het luchtverkeer in overeenstemming met het Luchthavenverkeerbesluit te bevorderen.

Op grond van artikel 8.25a van de Wet luchtvaart is de exploitant van de luchthaven Schiphol verplicht tot exploitatie van de luchthaven en treft met inachtneming van artikel 8.3 van de Wet luchtvaart – de doelstelling van een duurzame groei van de Mainport Schiphol - daartoe voorzieningen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchtverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven. Het gaat daarbij om belangrijke onderdelen voor luchthavendienstverlening, zoals het banenstelsel, het bagagesysteem, de opstelplaatsen voor vliegtuigen, de terminal, de pieren, de gates en dergelijke.

De exploitatie gaat vergezeld met een zorgplicht voor de exploitant voor het registreren van de veiligheids- en milieubelasting vanwege het luchtverkeer. In dat kader is de exploitant gehouden metingen en berekeningen te verrichten die voor die registratie noodzakelijk zijn.

In Afdeling 3A van de Wet luchtvaart zijn de verplichtingen van de exploitant opgenomen met betrekking tot de beveiliging van de luchthaven. In de artikelen 37b t/m 37e zijn deze verplichtingen nader gepreciseerd.

Op grond van hoofdstuk 6 van de Regeling Toezicht Luchtvaart is de exploitant verplicht bepaalde voorzieningen te treffen met betrekking tot de veiligheid van het luchtvaartterrein zoals het aanduiden van hindernissen, zorg dragen voor plaatsing van lichten op landingsterreinen, zorg dragen voor brandbestrijding en zorg dragen voor onderhoud van het luchtvaartterrein. In dat kader is de exploitant verplicht maatregelen te nemen voor een behoorlijk toezicht op de veiligheid en de goede orde op het luchtvaartterrein. Hiervoor heeft de exploitant een veiligheidsmanagementsysteem opgezet dat door de overheid is gecertificeerd.

Toezicht op de exploitatie

Op de exploitatie van de luchthaven Schiphol wordt langs twee lijnen toezicht gehouden;

- Het toezicht langs de ene lijn houdt verband met het voorkomen van misbruik van economische machtspositie door de exploitant. Met dit toezicht is de ACM 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 ACM 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 disconteerd in deze tarieven. Daartoe wordt door de exploitant een gescheiden administratie binnen de boekhouding voor de luchthavenactiviteiten bijgehouden, met daarbinnen een afzonderlijke administratie van de kosten en opbrengsten van beveiliging van passagiers en hun bagage. Voor de kosten en opbrengsten van deze activiteiten heeft de exploitant een toerekeningssysteem vastgesteld dat voldoet aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit. De ACM heeft het toerekeningssysteem, na consultatie van de luchtvaartmaatschappijen, in 2010 goedgekeurd.

- Het toezicht langs de andere lijn vindt plaats door de minister van Infrastructuur en Milieu en heeft betrekking op de exploitatie van de luchthaven Schiphol waarvoor op grond van artikel 8.25 van de Wet luchtvaart een vergunning is verleend. De exploitant brengt ten minste eens per drie jaar verslag uit aan de minister over de exploitatie van de luchthaven, in het bijzonder met betrekking tot investeringen die van belang zijn voor de ontwikkeling van de luchthaven. Dit verslag werd voor de eerste maal uitgebracht in 2008 en daarna in 2011. De minister kan aan de hand van de aan de exploitant gevraagde gegevens beoordelen of op de luchthaven een situatie dreigt van wanbeheer waardoor de continuïteit van de luchthaven in gevaar wordt gebracht. De behartiging van het Mainportbelang, voor zover de exploitant daarop invloed heeft, is met name afhankelijk van de ontwikkeling van de infrastructuur op de luchthaven op de middellange en lange termijn.

De Wet luchtvaart voorziet overigens in de mogelijkheid tot uitwisseling van informatie tussen beide toezichthouders. Daarmee wordt voorkomen dat de exploitant dezelfde informatie meermalen moet verstrekken.

Raad van Commissarissen

De toelichting van de bezoldigingen van commissarissen ingevolge art 2:383c BW luidt als volgt.

(x EUR 1)	2013	2012
mr. A. Ruys	**41.500**	41.500
drs. T.A. Maas-de Brouwer	**39.000**	39.000
drs. J.G.B. Brouwer	**35.000**	29.500
dr. F.J.G.M. Cremers	**35.000**	35.000
H.J. Hazewinkel RA	**35.000**	35.000
A. de Romanet de Beaune	**-**	-
drs. M.A. Scheltema	**34.000**	31.500
mr. W.F.C. Stevens	**-**	12.000
mr. drs. J.G. Wijn	**32.750**	15.875
Totaal	**252.250**	**239.375**

De remuneratie van de voorzitter van de Raad van Commissarissen bedraagt 36.500 euro per jaar. De overige leden ontvangen een remuneratie van 24.000 euro 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 6.000 euro per jaar, een lid van de overige commissies ontvangt 5.000 euro per jaar.

Alle leden van de Raad van Commissarissen ontvangen tevens een onkostenvergoeding van 1.600 euro per jaar, die niet is begrepen in bovenstaande bezoldiging van commissarissen.

De heer de Romanet de Beaune heeft aangegeven geen beloning en onkostenvergoeding te willen ontvangen terzake van het lidmaatschap van de Raad van Commissarissen en haar commissies.

De heer Hazewinkel houdt indirect obligaties in Schiphol Group die ten tijde van zijn aanstelling als commissaris reeds in zijn bezit waren. De intentie is deze obligaties aan te houden tot het einde van hun looptijd en hierin tussentijds niet te handelen.

Er zijn en worden geen aandelen, opties, leningen, voorschotten of garanties verstrekt aan leden van de Raad van Commissarissen.

Bestuurders

De bezoldigingen van bestuurders wordt conform art 2:383c BW toegelicht. De periodiek betaalde beloningen betreft het totaal van het bruto salaris en vakantiegeld.

Periodiek betaalde beloningen

(x EUR 1)	2013	2012
J.A. Nijhuis RA	**384.711**	384.711
drs. M.M. de Groof	**300.512**	300.512
drs. E.A. de Groot	**325.000**	243.750
mr. A.P.J.M. Rutten	**300.512**	300.512
dr. P.M. Verboom	**-**	175.299
Totaal	**1.310.735**	**1.404.784**

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 2013, de onderstaande beloning ten laste van het resultaat over 2013 gebracht. De variabele beloning (korte termijn) voor de heer Nijhuis is vastgesteld op 40,0% van het vaste inkomen, voor de heren De Groof en Rutten op 38,8% van het vaste inkomen en voor mevrouw de Groot op 20,9% van het vaste inkomen. De regeling van mevrouw De Groot wijkt af van de bestaande regeling en loopt vooruit op het toekomstige beloningsbeleid.

Variabele beloning (korte termijn)

(x EUR 1)	2013	2012
J.A. Nijhuis RA	**153.884**	115.413
drs. M.M. de Groof	**116.448**	85.145
drs. E.A. de Groot	**67.773**	39.382
mr. A.P.J.M. Rutten	**116.448**	85.145
dr. P.M. Verboom	**-**	61.355
Totaal	**454.554**	**386.440**

Voor de directieleden geldt ook een variabele beloningsregeling die ziet op de bedrijfsresultaten gemeten over een langere termijn (long Term Incentive, hierna: “LTI”). De LTI wordt gemeten over een referentieperiode van drie jaar en kent een ‘on target’ uitkeringsniveau van 35% van het vaste inkomen.

De LTI is gebaseerd op het door de RvC goedgekeurde meerjaren Tactisch Plan en de daarin opgenomen Economic Profit (EP) doelstelling. Afhankelijk van de mate waarin de cumulatieve EP over een periode van drie boekjaren is behaald, vindt uitkering plaats van de LTI. Als de cumulatieve EP de ‘begrote’ EP met meer dan 10% overschrijdt, kan het uitkeringsniveau worden verhoogd naar 52,5% van het vaste inkomen.

Voor de CFO geldt, in afwijking van de bestaande LTI-structuur, dat de ‘on target’ waarde van de LTI-uitkering 17,38% van het vaste inkomen bedraagt en maximaal (bij een targetoverschrijding van 20% of meer) 27,04% kan bedragen. Daarnaast is de referentieperiode verruimd naar vier jaar. Dit betekent dat de hoogte van de uitkering bepaald wordt op basis van een geconsolideerde reeks van vier opeenvolgende EP resultaten en dat een eventuele uitkering daarmee ook pas na vier jaar wordt vastgesteld.

Aan het einde van elk jaar wordt een schatting gemaakt van de na afloop van de referentieperiode te betalen variabele beloning (langetermijn). Hiervan wordt gedurende de referentieperiode jaarlijks een evenredig deel ten laste van het resultaat van het betreffende jaar verantwoord. Betaling vindt uitsluitend plaats indien de bestuurder na de periode van drie jaren of vier jaren nog in dienst is. Wanneer de arbeidsovereenkomst in onderling overleg wordt beëindigd, wordt de toekenning pro rata vastgesteld. Ook is het mogelijk in dat geval de toekomstige toekenning op voorhand vast te stellen en uit te betalen.

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

Wat betreft de variabele beloning (langetermijn) geeft de beoordeling door de Raad van Commissarissen van de ontwikkeling in de Economic Profit aanleiding tot verantwoording van een voorziening voor personeelsbeloningen per 31 december 2013 van

- de volledige variabele beloning (langetermijn) 2011 (referentieperiode 2011-2013) met een swing factor van 1,5
- twee derde deel van de variabele beloning (langetermijn) 2012 (referentieperiode 2012-2014) met een swing factor van 1,0 en
- één derde deel van de variabele beloning (lange termijn) 2013 (referentieperiode 2013-2015) met een swing factor van 1,0

Vorenstaande geeft aanleiding tot de volgende kosten ten laste van het boekjaar:

Variabele beloning (lange termijn)

(x EUR 1)	2013	2012
J.A. Nijhuis RA	**198.977**	198.644
drs. M.M. de Groof	**155.529**	155.169
drs. E.A. de Groot	**37.917**	-
mr. A.P.J.M. Rutten	**155.529**	155.169
dr. P.M. Verboom	**-**	165.236
Totaal	**547.951**	**674.218**

In 2013 heeft uitbetaling plaatsgevonden van de reeds gereserveerde variabele beloning (langetermijn) 2010. Deze uitbetaling is dan ook niet ten laste van het resultaat over 2013 gekomen. In 2014 vindt uitbetaling plaats van de gereserveerde variabele beloning (langetermijn) 2011 die betrekking heeft op de economic profit in de driejarige periode 2011, 2012 en 2013. De heer Verboom blijft tot 31 december 2014 verbonden aan Schiphol Group als adviseur voor primair de activiteiten in Brisbane, hij ontvangt hiervoor een vaste vergoeding van 100.000 euro.

Onderstaande pensioenkosten betreft de afdracht van reguliere pensioenpremies en restitutie van onverschuldigd ingehouden premies.

Pensioenkosten

(x EUR 1)	2013	2012
J.A. Nijhuis RA	**114.317**	108.319
drs. M.M. de Groof	**88.591**	81.638
drs. E.A. de Groot	**94.943**	67.687
mr. A.P.J.M. Rutten	**88.591**	115.248
dr. P.M. Verboom	**-**	91.880
Totaal	**386.442**	**464.772**

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

De heer Rutten kon in 2013 op 62-jarige leeftijd met pensioen maar heeft daar geen gebruik van gemaakt. De heer Rutten heeft een pensioentoezegging ter hoogte van 70% van zijn laatstgenoten vaste salaris per de 62-jarige leeftijd (zogenaamd eindloonpensioen). Omdat de benoemingsperiode van de heer Rutten met een jaar is verlengd, zal dit eindloonpensioen een jaar later ingaan. Hierdoor vindt uitstel en actuariële herrekening plaats van het eindloonpensioen op basis van de ABP-factoren. Tussen de 62- en 63-jarige leeftijd is overeengekomen niet langer volgens eindloon maar volgens de reguliere middelloonopbouw pensioen te laten plaatsvinden bij het ABP. Door het ABP is vastgesteld dat er ter nakoming van het eindloonpensioen van 2013 een extra dotatie plaats diende te vinden in het zogenoemde ABP Extra Pensioen (AEP). De dotatie over het jaar 2013 bedroeg 97.267 euro.

Met de heren Nijhuis en De Groof is overeengekomen dat de arbeidsovereenkomst uiterlijk op 62-jarige leeftijd eindigt. Hierbij is overeengekomen dat zij een jaarlijkse vaste salaristoeslag ontvangen die (thans) voor een levensloopregeling kan worden aangewend. De hoogte van de bijdrage is in het verleden actuarieel bepaald op grond van de fictie van een pensioenleeftijd van 62 jaar en het feit dat er tussen het 62e en 65e levensjaar geen pensioenopbouw in actief dienstverband met de N.V. Luchthaven Schiphol zal plaats vinden.

Vorenstaande geeft aanleiding tot de volgende kosten ten laste van het boekjaar:

Pensioenkosten (aanvullende stortingen)

(x EUR 1)	2013	2012
J.A. Nijhuis RA	**32.700**	33.075
drs. M.M. de Groof	**36.061**	36.566
mr. A.P.J.M. Rutten	**97.267**	-
Totaal	**166.029**	**69.641**

De overige vergoedingen betreffen representatiekosten, het werkgeversdeel van de sociale lasten en enkele eenmalige uitkeringen.

Overige vergoedingen

(x EUR 1)	2013	2012
J.A. Nijhuis RA	**10.691**	11.134
drs. M.M. de Groof	**10.691**	11.134
drs. E.A. de Groot	**10.691**	8.373
mr. A.P.J.M. Rutten	**10.691**	11.134
dr. P.M. Verboom	**-**	31.201
Totaal	**42.763**	**72.977**
Totaal van de bezoldiging bestuurders ten laste van het resultaat	**2.908.474**	**3.072.832**

De afdracht inzake de crisisheffing (Wet uitwerking fiscale maatregelen Begrotingsakkoord 2013) bedraagt voor de directieleden 227.000 euro. Dit betreft een vergoeding die niet aan de directieleden is uitgekeerd maar door Schiphol Group afgedragen dient te worden. Dit bedrag is niet opgenomen in de totale bezoldiging van de bestuurders.

Dochterondernemingen

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Schiphol Nederland B.V.[1]	Schiphol	100,00
Schiphol Australia Pty Ltd	Schiphol	100,00
Schiphol Socrates B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol North America Holding Inc.	Delaware	100,00
Eindhoven Airport N.V.	Eindhoven	51,00
Schiphol Asia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	100,00
N.V. Luchthaven Lelystad[1]	Lelystad	100,00
Luchthaven Lelystad Vastgoed B.V.[1]	Lelystad	100,00
Schiphol USA Inc.	New York	100,00
Rotterdam Airport B.V.[1]	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Supplies Services B.V.[1]	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Holding B.V.[1]	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Vastgoed B.V.[1]	Rotterdam	100,00
Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V.[1]	Schiphol	100,00
Brisbane Airport Real Estate B.V.	Schiphol	100,00
Malpensa Real Estate B.V.	Schiphol	100,00
Malpensa Real Estate II B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol International B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Badhoevedorp B.V. [1]	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Participaties A4 Zone West 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
Avioport SpA	Lonate Pozzolo	70,00
Schiphol Telematics B.V.[1]	Schiphol	100,00
Schiphol Consumer Services Holding B.V.[1]	Schiphol	100,00
Schiphol Airport Retail B.V.[1]	Schiphol	100,00
Schiphol Hotel Holding B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Hotel Operational Company B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Hotel Property Company B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Services Company B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Altaï B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Holding Altaï SCI	Parijs	100,00
Schiphol Real Estate TransPort Holding B.V.[1]	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Transport B.V.[1]	Schiphol	100,00

1) Toegepast is artikel 2:403 BW

De hiervoor vermelde dochterondernemingen worden integraal geconsolideerd.

Onderstaand is een verkorte balans weergegeven voor de minderheidsbelangen in Eindhoven Airport N.V. en Avioport SpA, voor zover het niet het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1.000)	2013	2012
Activa		
Vaste activa	**50.261**	47.170
Vlottende activa	**5.667**	6.728
	55.928	**53.898**
Passiva		
Eigen vermogen	**25.221**	21.998
Langlopende verplichtingen	**27.050**	27.977
Kortlopende verplichtingen	**3.657**	3.923
	55.928	**53.898**

De verkorte winst- en verliesrekening voor deze minderheidsbelangen is als volgt, voor zover het niet het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1.000)	2013	2012
Netto-omzet	**19.605**	17.910
Overige resultaten uit hoofde van vastgoed	**- 1.505**	- 2.790
	18.100	**15.120**
Totaal bedrijfslasten	**14.207**	15.289
Exploitatieresultaat	**3.893**	**- 169**
Financiële baten en -lasten	**246**	- 1.297
Resultaat voor belastingen	**4.139**	**- 1.466**
Winstbelasting	**847**	810
Resultaat	**3.292**	**- 2.276**

Joint Ventures

De volgende vennootschappen worden geconsolideerd naar evenredigheid:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Airport Real Estate Basisfonds C.V.	Schiphol	61,15
Transport Beheer B.V.	Schiphol	60,00
Transport C.V.	Schiphol	60,00
EnergyGrounds B.V.	Schiphol	51,00
Schiphol Travel Taxi B.V.	Schiphol	50,00
Flight Forum Beheer Vennoot B.V.	Eindhoven	50,00
Beheer Personeelsrestaurant Schiphol B.V.	Schiphol	50,00
Pantares Tradeport Asia Ltd	Hong Kong	50,00
GEM Beheer Badhoevedorp B.V.	Schiphol	50,00
Villa Carmen B.V.	Amsterdam	47,44
Villa Carmen Srl	Milaan	47,44
Arlanda Schiphol Development Company AB	Stockholm	40,00
VAI 1 SCI	Parijs	40,00
GEM A4 zone west Beheer B.V.	Schiphol	33,33
GEM A4 zone west C.V.	Schiphol	33,00
GEM Badhoevedorp Zuid C.V.	Schiphol	19,00

De dochteronderneming Airport Real Estate Management B.V. en de joint ventures Flight Forum Beheer B.V. en Flight Square Beheer B.V. zijn als beherend vennoot hoofdelijk aansprakelijk voor de schulden van respectievelijk Airport Real Estate Basisfonds C.V., Flight Forum C.V. en Flight Square C.V.

Voor alle bovengenoemde vennootschappen is wel sprake van gezamenlijke zeggenschap en derhalve worden deze vennootschappen proportioneel geconsolideerd. In de aandeelhoudersovereenkomsten die aan deze joint ventures ten grondslag liggen is door de betrokken vennoten afgesproken dat op belangrijke strategische, financiële en operationele zaken unaniem wordt besloten.

Verkorte balans voor de vennootschappen die naar evenredigheid worden geconsolideerd, voorzover het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1.000)	2013	2012
Activa		
Vaste activa	**264.029**	233.998
Vlottende activa	**11.863**	40.959
	275.892	**274.957**
Passiva		
Eigen vermogen	**133.259**	130.498
Langlopende verplichtingen	**128.160**	131.403
Kortlopende verplichtingen	**14.473**	13.056
	275.892	**274.957**

Verkorte winst- en verliesrekening voor deze vennootschappen, voor zover het belang van Schiphol Group betreft:

	2013	2012
Netto-omzet	**26.375**	26.492
Overige resultaten uit hoofde van vastgoed	**- 483**	- 9.762
	25.892	**16.730**
Totaal bedrijfslasten	**10.386**	20.225
Exploitatieresultaat	**15.506**	**- 3.495**
Financiële baten en -lasten	**- 4.875**	- 4.502
Resultaat geassocieerde deelnemingen	**248**	414
Resultaat voor belastingen	**10.879**	**- 7.583**
Winstbelasting	**- 290**	485
Resultaat	**10.589**	**- 7.098**

Per 31 december 2013 bedragen de openstaande vorderingen met joint ventures 6,9 miljoen euro als gevolg van transacties met joint ventures.

Geassocieerde deelnemingen

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
JFK IAT Member LLC	Delaware	100,00
Flight Forum C.V.	Eindhoven	49,00
Schiphol Logistics Park B.V.	Schiphol	45,00
Schiphol Logistics Park C.V.	Schiphol	38,08
Cargonaut B.V.	Schiphol	36,93
Mainport Innovation Fund B.V.	Delft	25,00
Schiphol Area Development Company N.V.	Schiphol	25,00
Airport Medical Services B.V.	Haarlemmermeer	20,00
Airport Medical Services C.V.	Haarlemmermeer	20,00
Tradeport Hong Kong Ltd	Hong Kong	18,75
Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd	Brisbane	18,72
Aéroports de Paris S.A.	Parijs	8,00

Schiphol Group houdt 100% van de aandelen A in JFK IAT Member LLC en heeft op basis daarvan invloed van betekenis. Deze deelneming wordt niet geconsolideerd.

De governancestructuur wordt bepaald door de volgende overeenkomsten:

- Tussen Schiphol USA Inc. en Delta Air Lines is een operationele overeenkomst gesloten op basis waarvan Schiphol USA Inc. houdster is van alle aandelen A en Delta Air Lines houdster is van alle aandelen B in JFK IAT Member LLC. Voorts zijn hierin afspraken vastgelegd over de verdeling van het resultaat tussen de aandeelhouders, bevoegdheden van beide aandeelhouders terzake van strategische beslissingen, operationele bedrijfsvoering en verdere rechten/verplichtingen van aandeelhouders;
- Tussen JFK IAT LLC (dochteronderneming van JFK IAT Member LLC) en Delta Air Lines is een anchor tenant overeenkomst gesloten waaronder JFK IAT LLC en Delta Air Lines op basis van evenredige vertegenwoordiging deelnemen aan een Management Committee en een Operations Advisory Committee, welke committees beleid zullen bepalen op belangrijke financiële en operationele gebieden;
- Tussen JFK IAT LLC en de Port Authority New York and New Jersey is sprake van een leaseovereenkomst met betrekking tot Terminal 4 op basis waarvan de Port Authority New York and New Jersey verregaande inspraakmogelijkheden en blokkeringrechten heeft op belangrijke strategische en operationele gebieden;
- De inkomsten van Schiphol USA Inc. zijn voor het merendeel vaste inkomsten die voortvloeien uit management contracten en zijn in beperkte mate afhankelijk van de resultaten van JFKIAT LLC.

Schiphol Group heeft een belang van 18,72% in Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd. Deze vennootschap heeft een 100,00% belang in Brisbane Airport Corporation Holdings No.2 Pty Ltd welke vennootschap een 100,00% belang heeft in Brisbane Airport Corporation Ltd (BACL). Ondanks dat het indirecte belang van Schiphol Group in BACL kleiner is dan 20%, is toch sprake van invloed van betekenis op grond van de volgende aspecten:

- Schiphol Group heeft een blokkerende stem terzake van verschillende belangrijke besluiten die de aandeelhoudersvergadering slechts met een meerderheid groter dan 90% kan nemen;
- Schiphol Group heeft het recht drie van de negen leden van de Board of Directors te benoemen. Ieder lid heeft een gelijk stemrecht waardoor de door Schiphol Group benoemde leden 33,3% van de stemrechten vertegenwoordigen;
- Het bestaan van een Technical Services Agreement tussen Schiphol Group en BACL op grond waarvan Schiphol Group ondermeer het alleenrecht heeft de Managing Director, tevens de Chief Executive Officer, voor te dragen;
- Het bestaan van een Intellectual Property Agreement tussen Schiphol Group en BACL op grond waarvan BACL mag delen in kennis van Schiphol Group met betrekking tot de exploitatie en ontwikkeling van een luchthaven.

Schiphol Group heeft een belang van 8% in Aéroports de Paris S.A. (ADP). Ondanks dat het belang van Schiphol Group in ADP kleiner is dan 20%, is toch sprake van invloed van betekenis op basis van de volgende aspecten:

- Er is sprake van een langdurige samenwerking en een wederzijds aandelenbelang;
- Er is een Industrial Cooperation Committee (ICC) ingesteld die de supervisie heeft over de samenwerking door beide partijen op acht onderkende werkgebieden. Hierin zijn beide ondernemingen met elk vier personen vertegenwoordigd. Het comité wordt afwisselend voorgezeten door de President-directeuren van ADP en Schiphol Group;
- De President-directeur (CEO) van Schiphol Group is lid van de strategiecommissie van ADP en oefent als zodanig invloed van betekenis uit op strategische beslissingen van de Board of Directors van ADP.
- De President-directeur (CEO) en financieel directeur (CFO) van Schiphol Group hebben een zetel in de Board of Directors van ADP.
- Er worden gezamenlijke internationale luchthaven projecten ontwikkeld waarbij de focus van Schiphol Group zal liggen op het versterken van de dual-hub binnen het internationale netwerk van SkyTeam.

De reële waarde van Aéroports de Paris S.A. (ADP), ontleend aan de beurskoers van het aandeel per 31 december 2013, bedraagt 8,1 miljard euro (per 31 december 2012: 5,8 miljard euro). Het aandeel van Schiphol Group hierin bedraagt 653 miljoen euro (per 31 december 2012 462 miljoen euro).

De gemeente Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Group en de provincie Noord-Holland hebben in 1987 de grondontwikkelingsmaatschappij Schiphol Area Development Company N.V. (SADC) opgericht als publiekprivaat samenwerkingsverband. SADC wil de economische positie van de luchthaven Schiphol en de omliggende gebieden veiligstellen en verbeteren door de voortdurende ontwikkeling van bedrijvenlocaties en ondersteunende infrastructurele projecten. Ter verwezenlijking van dit doel hebben de aandeelhouders in enkele samenwerkingsovereenkomsten besloten tot de gezamenlijke verwerving van gronden respectievelijk zich verplicht tot inbreng van gronden om deze gronden vervolgens samen tot ontwikkeling te kunnen brengen. SADC zal ten behoeve van de verwerving van deze gronden van de aandeelhouders een maximale inbreng kunnen verlangen van EUR 20 miljoen. Vanaf 2010 houden de vier voornoemde partijen ieder 25% van de aandelen in SADC.

Enige financiële informatie terzake van voornoemde geassocieerde deelnemingen, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1.000)	**2013**	**2012**
Totaal van de activa	**1.430.163**	1.496.007
Totaal eigen vermogen	**383.042**	292.556
Netto-omzet	**495.935**	441.757
Netto-resultaat	**212.343**	179.679

Per 31 december 2013 bedragen de openstaande vorderingen met geassocieerde deelnemingen 59,5 miljoen euro. Tradeport Hong Kong heeft per 31 december 2013 een lening uitstaan van 6,4 miljoen euro. Het deel van deze lening waar een garantstelling voor bestaat betreft 1,9 miljoen euro. Gerelateerd aan het aandeel van Schiphol Group in Tradeport Hong Kong (18,75%) bedraagt de door Schiphol Group afgegeven maximale garantie 0,4 miljoen euro. Voorts staat Schiphol Group garant tot een bedrag van maximaal 3,8 miljoen euro 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 2013 heeft Brisbane Airport Corporation Ltd (BACL) een voorwaardelijke verplichting van 66,2 miljoen euro, gebaseerd op de vooruitzichten van passagier- en verkeersontwikkelingen, tot het doen van investeringen over meerdere jaren op de luchthaven van Brisbane. De komende jaren staan grote uitbreidingen gepland voor een nieuwe landingsbaan,

uitbreiding van terminals en van de infrastructuur. Gerelateerd aan het indirecte belang van 18,72% in BACL bedraagt voor Schiphol Group de voorwaardelijke verplichting van BACL 12,4 miljoen euro.

Enkelvoudige winst- en verliesrekening over 2013

(in EUR 1.000)	2013	2012
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	**19.037**	33.081
Resultaat dochterondernemingen	**208.455**	165.633
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (Nettoresultaat)	**227.492**	**198.714**

Enkelvoudige balans per 31 december 2013

Activa (in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2013	31 december 2012
Vaste activa			
Dochterondernemingen		**2.669.507**	2.523.167
Geassocieerde deelnemingen	39	**611.381**	605.719
		3.280.888	**3.128.886**
Vlottende activa			
Vorderingen	40	**2.435**	27.752
Liquide middelen		**2.644**	21.565
		3.285.967	**3.178.203**

Passiva (in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2013	31 december 2012
Geplaatst kapitaal		**84.511**	84.511
Agio reserve		**362.811**	362.811
Ingehouden winst		**2.288.101**	2.177.062
Overige reserves		**- 111.775**	- 100.548
Herwaarderingsreserve		**412.941**	418.911
Overige wettelijke reserves		**19.964**	34.683
Nettoresultaat boekjaar		**227.492**	198.714
Eigen vermogen	41	**3.284.045**	**3.176.145**
Personeelsbeloningen	42	**954**	**877**
Kortlopende verplichtingen	43	**968**	**1.181**
		3.285.967	**3.178.203**

Toelichtingen bij de enkelvoudige jaarrekening

Algemeen

De enkelvoudige jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW. Hierbij is gebruik gemaakt van de door artikel 2:362 lid 8 BW geboden mogelijkheid om in de enkelvoudige jaarrekening de grondslagen van waardering en resultaatbepaling toe te passen die in de geconsolideerde jaarrekening worden gehanteerd.

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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Algemeen

De grondslagen van waardering en resultaatbepaling voor de enkelvoudige jaarrekening zijn gelijk aan die voor de geconsolideerde jaarrekening. Indien geen nadere grondslagen zijn vermeld wordt verwezen naar de grondslagen zoals toegelicht in de geconsolideerde jaarrekening.

Dochterondernemingen

Dochterondernemingen waarin overheersende zeggenschap kan worden uitgeoefend of waarover het de centrale leiding heeft worden gewaardeerd op de nettovermogenswaarde. De nettovermogenswaarde wordt bepaald door de activa, voorzieningen en schulden te waarderen en het resultaat te berekenen volgens de grondslagen die worden gehanteerd in de geconsolideerde jaarrekening. Indien het aandeel van verliezen de boekwaarde van de dochteronderneming overschrijdt, worden de verdere verliezen niet meer verwerkt tenzij er zekerheden zijn gesteld ten behoeve van de dochteronderneming dan wel verplichtingen zijn aangegaan of betalingen namens de dochteronderneming zijn verricht. In dat geval wordt een voorziening opgenomen voor dergelijke verplichtingen. Resultaten op transacties met dochterondernemingen worden geëlimineerd naar rato van het belang in deze dochterondernemingen voor zover deze resultaten niet door transacties met derden zijn gerealiseerd. Verliezen worden niet geëlimineerd als de transactie met een dochteronderneming 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 (artikel 2:390 lid 1 BW) 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 herwaarderingen van de betreffende objecten vrij ten gunste van de overige reserves.

De reserve immateriële activa (artikel 2:365 lid 2 BW) 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 (artikel 2:389 lid 6 BW) wordt het aandeel in het positieve resultaat uit deelnemingen en in rechtstreekse vermogensvermeerderingen verantwoord. Deelnemingen waarvan het cumulatief resultaat niet positief is, worden daarbij niet in aanmerking genomen. De reserve wordt verminderd met de uitkeringen van dividend, rechtstreekse vermogensverminderingen en uitkeringen die Schiphol Group zonder beperkingen kan bewerkstelligen.

Het eigen vermogen in de geconsolideerde balans omvat daarnaast een reserve omrekeningsverschillen, een reserve overige financiële belangen en een reserve afdekkingstransacties. Deze reserves (in de enkelvoudige jaarrekening gezamenlijk aangeduid als 'Overige reserves') worden ook getoond als onderdeel van het enkelvoudige eigen vermogen aangezien zij de uitkeerbaarheid daarvan evenzeer beperken.

Toelichtingen bij de enkelvoudige balans en winst- en verliesrekening

Voor zover posten uit de enkelvoudige balans en enkelvoudige winst- en verliesrekening hierna niet nader zijn toegelicht, wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening.

39. Vaste activa

(in EUR 1.000)	Dochter-ondernemingen	Deelnemingen	Overige financiële belangen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2011	**2.529.596**	**586.462**	**6.141**	**3.122.199**
Specificatie van mutaties in 2012				
Resultaat boekjaar	165.633	34.800	-	**200.433**
Dividend	- 97.500	- 13.933	-	**- 111.433**
Verkopen	-	-	- 7.058	**- 7.058**
Mutaties in de reële waarde	-	-	917	**917**
Omrekeningsverschillen	- 646	-	-	**- 646**
Mutaties reserve afdekkingtransacties	- 70.716	-	-	**- 70.716**
Overige mutaties	- 3.198	- 1.610	-	**- 4.808**
Totaal mutaties in het boekjaar	**- 6.427**	**19.257**	**- 6.141**	**6.689**
Boekwaarde 31 december 2012	**2.523.169**	**605.719**	**-**	**3.128.888**
Specificatie van mutaties in 2013				
Resultaat boekjaar	208.455	21.657	-	**230.112**
Dividend	- 50.500	- 16.388	-	**- 66.888**
Omrekeningsverschillen	- 18.565	-	-	**- 18.565**
Mutaties reserve afdekkingtransacties	6.388	-	-	**6.388**
Overige mutaties	560	393	-	**953**
Totaal mutaties in het boekjaar	**146.338**	**5.662**	**-**	**152.000**
Boekwaarde 31 december 2013	**2.669.507**	**611.381**	**-**	**3.280.888**

De dochterondernemingen zijn 100,00% eigendom van Schiphol Nederland B.V. of Schiphol International B.V. Voor Schiphol Nederland B.V. is artikel 2:403 van toepassing.

De deelneming betreft het 8% belang van N.V. Luchthaven Schiphol in Aéroports de Paris S.A. Overige financiële belangen betrof het 1% belang in Flughafen Wien AG.

40. Vlottende activa

De liquide middelen staan ter vrije beschikking. De vorderingen en liquide middelen worden opgenomen tegen de reële waarde, gewoonlijk de nominale waarde.

(in EUR 1.000)	2013	2012
Winstbelasting	**2.369**	2.436
Rekening courant groepsmaatschappijen	**-**	25.269
Overige vorderingen	**66**	47
	2.435	**27.752**

41. Eigen vermogen

(in EUR 1.000)	Geplaatst kapitaal	Agio reserve	Ingehouden winst
Stand per 31 december 2011	**84.511**	**362.811**	**2.078.989**
Specificatie van mutaties in 2012			
Bestemming resultaat voorgaand boekjaar	-	-	98.073
Uitbetaling van dividend	-	-	-
Omrekeningsverschillen	-	-	-
Waardemutaties hedgetransacties	-	-	-
Waardemutaties overige financiële belangen	-	-	-
Nettoresultaat	-	-	-
Totaalresultaat geassocieerde deelnemingen	-	-	-
Aanpassing pensioenen	-	-	-
Totaal mutaties in het boekjaar	**-**	**-**	**98.073**
Stand per 31 december 2012	**84.511**	**362.811**	**2.177.062**
Specificatie van mutaties in 2013			
Bestemming resultaat voorgaand boekjaar	-	-	111.039
Uitbetaling van dividend	-	-	-
Omrekeningsverschillen	-	-	-
Waardemutaties hedgetransacties	-	-	-
Nettoresultaat	-	-	-
Totaalresultaat geassocieerde deelnemingen	-	-	-
Aanpassing pensioenen	-	-	-
Totaal mutaties in het boekjaar	**-**	**-**	**111.039**
Stand per 31 december 2013	**84.511**	**362.811**	**2.288.101**

Overige reserves	Herwaarderings reserve	Overige wettelijke reserves	Nettoresultaat Boekjaar	Totaal
- 26.486	**417.065**	**37.610**	**194.485**	**3.148.985**
-	1.846	- 2.927	- 96.992	**-**
-	-	-	- 97.493	**- 97.493**
- 646	-	-	-	**- 646**
- 70.716	-	-	-	**- 70.716**
918	-	-	-	**918**
-	-	-	198.714	**198.714**
- 1.617	-	-	-	**- 1.617**
- 2.000	-	-	-	**- 2.000**
- 74.061	**1.846**	**- 2.927**	**4.229**	**27.160**
- 100.547	**418.911**	**34.683**	**198.714**	**3.176.145**
-	- 5.970	- 14.719	- 90.350	**-**
-	-	-	- 108.365	**- 108.365**
- 18.565	-	-	-	**- 18.565**
6.442	-	-	-	**6.442**
-	-	-	227.492	**227.492**
1.375	-	-	-	**1.375**
- 480	-	-	-	**- 480**
- 11.228	**- 5.970**	**- 14.719**	**28.777**	**107.899**
- 111.775	**412.941**	**19.964**	**227.492**	**3.284.045**

In de overige wettelijke reserves zijn opgenomen de reserve immateriële activa en de reserve deelnemingen.

42. 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.

43. Kortlopende verplichtingen

(in EUR 1.000)	2013	2012
Rekening courant groepsmaatschappijen	**200**	528
Nog te betalen overige kosten	**711**	562
Overige verplichtingen	**58**	90
	969	**1.180**

Zie voor de uitsplitsing van de accountantskosten toelichting 4 in de geconsolideerde jaarrekening.

Schiphol, 13 februari 2014

Voor de jaarrekening over 2013:

Raad van Commissarissen
mr. A. Ruys, Voorzitter

drs. J.G.B. Brouwer

dr. F.J.G.M. Cremers

L. Galzy

H.J. Hazewinkel RA

Mevrouw drs. M.A. Scheltema

mr. drs. J.G. Wijn

Directie
J.A. Nijhuis RA
President-directeur & Chief Executive Officer

drs. M.M. de Groof
Chief Commercial Officer

Mevrouw drs. E.A. de Groot
Chief Financial Officer

mr. A.P.J.M. Rutten
Chief Operations Officer

Overige gegevens

Voorstel tot winstbestemming

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

1. Onverminderd het in artikel 2:105 BW bepaalde wordt de winst, ingevolge de door de directie opgemaakte jaarrekening, gereserveerd tenzij de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, op voorstel van de directie en na instemming met dit voorstel door de Raad van Commissarissen besluit de winst uit te keren.

2. Over de bestemming van de aldus gereserveerde bedragen beslist de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, op voorstel van de directie en na instemming met dit voorstel door de Raad van Commissarissen.

(in EUR 1.000)

Resultaat toekomend aan aandeelhouders	**227.492**
Met inachtneming van artikel 25 van de Statuten wordt voorgesteld aan het resultaat de volgende bestemming te geven:	
Toe te voegen aan de herwaarderingsreserve (waardeveranderingen vastgoed volgens de winst- en verliesrekening, gecorrigeerd voor waardeveranderingen onder de kostprijs, na aftrek van vennootschapsbelasting)	- 4.542
Toe te voegen aan de overige wettelijke reserves (de som van resultaat geassocieerde deelnemingen verminderd met dividend uitkeringen en investeringen in onderzoek en ontwikkeling verminderd met afschrijvingen)	5.057
Voorstel uit te keren dividend (60% van het Nettoresultaat exclusief waardeveranderingen vastgoed na aftrek van vennootschapsbelasting)	- 135.350
	- 134.835
Toe te voegen aan de ingehouden winst	**92.657**

Gebeurtenissen na balansdatum

Voor een toelichting bij de gebeurtenissen na balansdatum wordt verwezen naar de toelichting bij de geconsolideerde jaarrekening op pagina 215.

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van N.V. Luchthaven Schiphol

Verklaring betreffende de jaarrekening
Wij hebben de in dit jaarverslag op pagina 133 tot en met 239 opgenomen jaarrekening 2013 van N.V. Luchthaven Schiphol te Schiphol gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2013, de geconsolideerde en enkelvoudige winst- en verliesrekening, het geconsolideerde en enkelvoudige overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, mutatieoverzicht eigen vermogen en kasstroomoverzicht over 2013 en de toelichting, waarin zijn opgenomen een overzicht van de belangrijke grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

Verantwoordelijkheid van de directie
De directie van de vennootschap is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven in overeenstemming met International Financial Reporting Standards zoals aanvaard binnen de Europese Unie en met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW), alsmede voor het opstellen van het jaarverslag in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. De directie is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als de directie noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de onafhankelijke accountant
Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten.

Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van de door de directie van de vennootschap gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.

Oordeel
Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van N.V. Luchthaven Schiphol per 31 december 2013 en van het resultaat en de kasstromen over 2013 in overeenstemming met International Financial Reporting Standards zoals aanvaard binnen de Europese Unie en Titel 9 Boek 2 BW.

Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen
Ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e en f BW vermelden wij dat ons geen tekortkomingen zijn gebleken naar aanleiding van het onderzoek of het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, overeenkomstig Titel 9 Boek 2 BW is opgesteld, en of de in artikel 2:392 lid 1 onder b tot en met h BW vereiste gegevens zijn toegevoegd. Tevens vermelden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Amsterdam, 13 februari 2014

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

drs. S. Barendregt-Roojers RA.

Historisch overzicht

(in EUR 1.000.000, tenzij anders aangegeven)	2013	2012	2011	2010
Winst- en verliesrekening				
Netto-omzet	**1.382**	1.353	1.278	1.180
Waardeveranderingen vastgoed	**3**	- 24	- 1	22
Geactiveerde productie t.b.v. het eigen bedrijf	**-**	-	-	-
Som der bedrijfsopbrengsten	**-**	-	-	-
Resultaat uit verkoop vastgoed	**-**	12	1	-
Som der bedrijfslasten exclusief afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	**- 798**	- 806	- 766	- 719
EBITDA	**587**	534	512	483
Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	**- 266**	- 238	- 208	- 186
Exploitatieresultaat	**321**	296	304	297
Financiële baten en -lasten	**- 95**	- 88	- 91	- 115
Belastingen, aandeel in het resultaat van deelnemingen en aandeel derden	**5**	- 12	- 15	- 10
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	**231**	196	198	172
Minderheidsaandeelhouders	**3**	2	- 3	- 3
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (Nettoresultaat)	**227**	199	194	169
Balans				
Vaste activa	**5.050**	5.108	5.106	5.000
Vlottende activa	**777**	681	681	506
Totaal activa	**5.828**	5.788	5.787	5.506
Eigen vermogen (excl. aandeel derden)	**-**	-	-	-
Eigen vermogen (incl. aandeel derden)	**3.309**	3.203	3.175	3.109
Voorzieningen	**46**	44	51	65
Langlopende verplichtingen (incl.aandeel derden)	**-**	-	-	-
Langlopende verplichtingen (excl.aandeel derden)	**1.695**	1.980	1.980	1.762
Kortlopende verplichtingen	**777**	562	519	569
Totaal passiva	**5.828**	5.788	5.724	5.506
Operationele cashflow[1]	**468**	399	387	351
Ratio's				
Exploitatieresultaat als % van de netto-omzet	**23,2**	21,9	23,8	25,1
Rendement gemiddeld eigen vermogen in % (ROE)	**7,0**	6,2	6,2	5,6
Return on Net Assets in %[2]	**7,8**	7,4	7,4	7,9
Return on Average Capital Employed in %[3]	**7,2**	7,4	7,5	7,3
FFO / totale schuld in %[4]	**24,7**	24,5	18,5	17,0
FFO interest dekkingsratio[5]	**5,7**	5,6	4,5	3,8
Leverage[6]	**37,6**	37,8	37,9	37,2
Gegevens per aandeel				
Winst per aandeel	**1.222**	1.068	1.045	908
Operationele cashflow per aandeel	**2.512**	2.143	2.081	1.883
Dividend per aandeel	**727**	582	524	409
Personeel				
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van fulltime-equivalenten	**2.058**	2.087	2.115	2.328

2009	2008	2007	2006	2005	2004
1.154	1.154	1.146	1.037	948	876
- 40	19	111	29	13	5
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	3	3	10	10	18
- 731	- 709	-666	- 598	- 492	- 475
383	466	594	478	478	424
- 196	- 172	-175	- 162	- 167	- 160
187	294	420	316	311	265
- 91	- 54	-35	- 36	- 34	- 26
37	- 54	-68	246	- 84	- 78
133	187	316	527	193	161
-	-	-	-	-	-
133	187	316	527	193	161
4.798	4.754	3945	3.681	3.249	3.157
729	655	342	483	432	399
5.527	5.409	4287	4.165	3.681	3.556
-	-	-	-	-	-
2.975	2.887	2957	2.722	2.245	2.093
69	50	54	63	84	115
-	-	-	-	-	-
2.061	1.747	914	865	1.006	958
422	725	362	514	346	391
5.527	5.409	4287	4.165	3.681	3.556
327	421	313	362	307	327
16,2	25,5	36,6	30,5	32,8	30,2
4,5	6,4	11,1	21,2	8,9	7,9
4,9	7,5	12,3	10,1	9,7	8,6
4,5	7,3	11,7	9,8	9,9	8,7
18,5	19,3	34,3	39,0	28,7	33,4
4,4	6,5	7,7	8,3	6,8	7,9
40,5	38,6	23,5	24,8	29,4	32,0
710	1.083	1.844	3.077	1.126	939
1.756	2.439	1.830	2.114	1.754	1.912
347	371	543	462	323	271
2.496	2.506	2.459	2.293	2.179	2.216

1) Voor een specificatie wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht

2) Tot en met 2005 : Exploitatieresultaat / gemiddelde vaste activa verminderd met belastinglatenties. Met ingang van 2006: Exploitatieresultaat + resultaat en rentebaten deelnemingen / gemiddelde vaste activa verminderd met belastinglatenties

3) Tot en met 2003: Exploitatieresultaat / gemiddelde van passiva -/- niet rentedragend kort vreemd vermogen. Met ingang van 2004: Exploitatieresultaat / gemiddelde van eigen vermogen en rentedragend vreemd vermogen. Met ingang van 2006: Exploitatieresultaat + resultaat en rentebaten deelnemingen/ gemiddelde van eigen vermogen en rentedragend vreemd vermogen

4) Tot en met 2005: Kasstroom uit bedrijfsoperaties gecorrigeerd voor werkkapitaal / totale bruto schuld. Vanaf 2006: zie berekening FFO / totale schuld en FFO interest dekkingsratio in de paragraaf Management van financiële- en belastingrisico's

5) Vanaf 2006 zie vorige voetnoot.Tot en met 2005: Kasstroom uit bedrijfsoperaties gecorrigeerd voor werkkapitaal plus rentelasten / rentelasten

6) Tot en met 2003: rentedragend vreemd vermogen / totaal eigen en vreemd vermogen. Met ingang van 2004: Rentedragend vreemd vermogen / eigen vermogen plus rentedragend vreemd vermogen in %

Begrippenlijst

70MB
Investeringsprogramma in het bagagesysteem van Schiphol met als doel om 70 miljoen koffers te verwerken, met kortere connectietijden, meer flexibiliteit, meer mechanisatie (deels door robots), meer beschikbaarheid en met een lagere IR-rate als gevolg

ACI
Airports Council International – internationale brancheorganisatie van luchthavens

ACM
Autoriteit Consument & Markt (voorheen Nederlandse Mededingingsautoriteit); houdt toezicht op vaststelling van aviation-tarieven en -voorwaarden van Amsterdam Airport Schiphol

Aerospace Exchange
Businesspark op Schiphol-Oost waar Schiphol Real Estate vastgoed ontwikkelt voor bedrijven uit de vliegtuigindustrie

Afhandeling
De activiteiten die nodig zijn bij de aankomst en het vertrek van vliegtuigen, passagiers en vracht. Deze activiteiten bestaan onder andere uit het inchecken van passagiers, het laden en lossen van baggage en vracht, vliegtuigschoonmaak en catering

Airport Carbon Accreditation
Benchmark van brancheorganisatie ACI. Deze benchmark maakt inzichtelijk wat luchthavens doen om CO_2 te verminderen

AirportCity-formule
Een integrale ontwikkeling van aviation en non-aviation activiteiten waarbij bedrijven en gebruikers alle services en faciliteiten wordt geboden die ze nodig hebben. De Airportcity-formule omvat de activiteiten van de business areas Aviation, Consumer Products & Services en Real Estate

Airside (luchtzijde)
Gebied waar vliegtuigen starten, landen, taxiën en worden afgehandeld

AREB Fonds
Vastgoedfonds op de locatie Schiphol waarin Schiphol Real Estate een aandeel heeft van 61,15% en waarvan 38,85% is geplaatst bij institutionele beleggers

Auxiliary Power Unit (APU)
Motor in de staart van het vliegtuig. Levert zowel stroom als warme en koude lucht in het vliegtuig als de hoofdmotoren uitgeschakeld zijn, bijvoorbeeld tijdens de afhandeling van het vliegtuig

Bas
Bewoners Aanspreekpunt Schiphol is het informatie- en klachtencentrum waar omwonenden terecht kunnen met al hun vragen en klachten over het vliegverkeer op Schiphol. Bas is een gezamenlijk initiatief van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Amsterdam Airport Schiphol

Bedrijfsongeval
Een ongewilde, plotselinge gebeurtenis, die verband heeft met het werk en die vrijwel onmiddellijk tot schade aan de gezondheid leidt. Voor een bedrijfsongeval met verzuim, geldt dat het verzuim ingaat als de medewerker de dienst/dag na het bedrijfsongeval niet op het werk komt

Birdstrike
Incident waarbij sporen van een vogel op een vliegtuig of (delen van) dode vogels op een start- of landingsbaan zijn aangetroffen en het aannemelijk is dat de birdstrike heeft plaatsgevonden binnen de grenzen van het luchthaventerrein. Bij landende vliegtuigen is de bovengrens 200 voet; bij opstijgende vliegtuigen 500 voet

Business area
Functioneel cluster van activiteiten binnen de organisatie van Schiphol Group

Catchment area
Gebied waaruit passagiers met grondvervoer van en naar de luchthaven komen

Concessie-inkomsten
Inkomsten uit activiteiten waarvoor een concessie (toestemming om bepaalde activiteiten te mogen uitvoeren) verstrekt is, veelal in de vorm van en percentage van de omzet

Corporate Governance Code
De Corporate Governance code voor beurs-genoteerde bedrijven die in 2003 is opgesteld door Commissie Tabaksblat en vernieuwd door de Commissie Frijns

Corporate Responsibility (CR)
Ondernemen met respect voor mens, milieu en omgeving

CROS
Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol; overlegplatform tussen luchtvaartsector en omgeving

De-icing
Het voor vertrek ontdoen van sneeuw en ijs van vliegtuigrompen en vleugels

Douane
De Douane voert controles uit op de in-, uit- en doorvoer van goederen en het heffen en innen van verschuldigde belastingen en accijnzen op invoer van goederen.

Economic profit
RONA (na belastingen) minus WACC vermenigvuldigd met gemiddelde vaste activa

EPBD-label
Energy Performance of Buildings Directive (EPBD). De schaal loopt van G naar A, waarbij A het beste is

Euro Medium Term Note (EMTN)
Een overkoepelend programma waaronder investment grade instanties schuldbewijzen ('notes') zonder onderpand ('unsecured') uitgeven

FFO
Funds From Operations is de operationele kasstroom gecorrigeerd voor veranderingen in het werkkapitaal

Fte
Fulltime-equivalent; voltijds arbeidsplaats

Full freighter
Vliegtuig dat alleen vracht vervoert

General Aviation
Internationale benaming voor privé- en zakenvluchten met vliegtuigen voor maximaal 20 passagiers

Global Compact
Initiatief van de Verenigde Naties, waarbij de deelnemende bedrijven zich committeren aan tien principes van zakendoen op het gebied van ethiek en milieu

GRI
Global Reporting Initiative – wereldwijd gehanteerde richtlijnen voor Corporate Responsibility verslaglegging

Grondgeluid
Grondgeluid is laagfrequent geluid waarvan trillingen hinder kunnen veroorzaken. Laagfrequent is geluid dat op een andere manier wordt ervaren dan 'gewoon' geluid; laagfrequent geluid wordt vaker gevoeld dan gehoord. Dit geluid ontstaat bij startende vliegtuigen

Ground Power Unit (GPU)
Dieselaggregaat, levert stroom aan het vliegtuig als alle motoren uitgeschakeld zijn tijdens de afhandeling van het vliegtuig

Handelsverkeer
Commercieel vliegverkeer (niet zijnde militair, politie etc.)

Handhavingspunt
Een berekeningspunt waarop een door de overheid vastgestelde maximaal toegestane geluidsbelasting van toepassing is. Er zijn 35 handhavingspunten voor het etmaal en 25 voor de nacht (23:00 tot 07:00 uur)

Havengelden
Vliegtuig-, passagiers- en beveiligings-gerelateerde vergoedingen

Homecarrier
Belangrijkste netwerkluchtvaartmaatschappij op hub luchthaven

Hub
Knooppunt van continentaal en intercontinentaal luchtvervoer

IFRS
International Financial Reporting Standards: de door Schiphol Group gehanteerde internationaal bepaalde en erkende boekhoudregels

Integraal testen
Integraal testen van brandmeldinstallaties, luchtbehandelingsinstallaties, bagagesystemen, liftsturing, rolluiken en evacuatiesystemen in de terminal op brandveiligheid onder operationele omstandigheden

IR-rate
Irregularity Rate; percentage koffers dat niet gelijktijdig met de passagier op diens bestemming is aangekomen

KDC
Samenwerking van Schipholk, KLM en Luchtverkeersleiding Nederland. In het KDC werken we gezamenlijk aan de invulling van een duurzaam en optimaal luchtruimgebruik.

Kennis voor Klimaat
Schiphol Group participeert in het nationale programma Kennis voor Klimaat. Schiphol ligt vier meter onder NAP. Mede door deze lage ligging zijn veranderingen in weer en klimaat van grote invloed op de luchthaven

Koninklijke Marechaussee
De Koninklijke Marechaussee houdt zich bezig met de paspoortcontrole, de bewaking van de grens en de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen aanslagen en kapingen. Daarmee is zij ook verantwoordelijk voor zaken als mensenhandel

Landside (landzijde)
Het landzijdige (publiek toegankelijke) gedeelte van de luchthaven of het luchthaventerrein

Lost Time Injury Frequency (LTIF)
Geeft aan hoe vaak er bedrijfsongevallen zijn voorgekomen die ook hebben geleid tot arbeidsverzuim (in relatie tot de gewerkte uren)

Lowcostmaatschappij
Luchtvaartmaatschappij die zich kenmerkt door het aanbieden van relatief goedkopere tickets, meestal in combinatie met de mogelijkheid om voor bepaalde extra diensten bij te betalen

Luchthavenverkeerbesluit
Onderdeel van Wet luchtvaart dat het gebruik van Amsterdam Airport Schiphol bepaalt

Luchtvaartnota
Visie van het kabinet op de ontwikkelingen en groei van het Nederlandse vliegverkeer

Maatschappelijk thema
Schiphol Group heeft vijf Corporate Responsibility thema's waaraan zij op strategisch niveau invulling geeft om Europe's Preferred Airport te zijn en te blijven. Dit zijn: Geluid en omgeving, Klimaatvriendelijke luchtvaart, Bereikbaarheid en luchtkwaliteit, Grondstofschaarste en Duurzame werkgelegenheid.

Mainport
Knooppunt van lucht-, weg- en spoorverbindingen, met een grote betekenis voor en impact op de ontwikkeling van een regio en de nationale economie

Masterplan
Richtinggevend plan waarin, in lijn met onze Europe’s Preferred Airport visie, de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven infrastructuur is vastgelegd en vertaald naar een investeringsprogramma, als antwoord op de vraag naar capaciteit en kwaliteit, maatschappelijke ontwikkelingen en trends in de luchtvaartmarkt

Materieel thema
Een onderwerp is materieel als het de significante economische, sociale of milieu impact weerspiegelt van de organisatie of als het de beslissingen van stakeholders substantieel beïnvloedt

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

Nachtprocedure
Periode gedurende de nacht (23.00 uur -7.00 uur) waarin een beperking geldt voor het gebruik van start- en landingsbanen en waarin geluidsarme naderingen en speciale nachtroutes voor startend verkeer worden uitgevoerd

Omgevingsvergunning Milieu
Exploitatievergunning voor het uitoefenen van onze activiteiten binnen de daarin opgenomen milieuvoorwaarden

Operationeel jaar
Tijdvak van 1 november tot en met 31 oktober

Passenger Service Charge
Tarief dat per vertrekkende passagier in rekening wordt gebracht voor het gebruik van de luchthavenvoorzieningen

Platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol
In het Platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol werken wij intensief samen met verschillende overheidspartijen om vorm te geven aan onderdelen van het beveiligingsbeleid. Dit platform heeft als doel om door middel van publiek-private samenwerking beveiligingsvraagstukken op te lossen en zo te werken aan effectieve en efficiënte oplossingen bij de bestrijding van terrorisme en criminaliteit. Deze publiek-private samenwerking is cruciaal om beveiligingstaken optimaal te kunnen uitvoeren.

PreConditioned Air (PCA)
Gekoelde of verwarmde lucht ten behoeve van klimaatregeling in het vliegtuig

Privium
Exclusief serviceprogramma voor leden. Aan het Privium lidmaatschap is altijd een automatische grenspassage door middel van irisherkenning gekoppeld

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

Regulier afval
Verzamelnaam voor alle afval, behalve bouw- en sloopafval en afvalstoffen en water uit de-icingsactiviteiten. Regulier afval bevat dus onder andere glas, papier, GFT en gemaaid gras

Retail Airside
De winkels in het gebied dat alleen toegankelijk is voor passagiers van Amsterdam Airport Schiphol

ROE
Resultaat na belastingen (toekomend aan aandeelhouders) gedeeld door het gemiddeld eigen vermogen (Return on equity)

RONA
Exploitatieresultaat gedeeld door het saldo van de gemiddelde vaste activa minus actieve belastinglatentie en derivatenvorderingen langer dan 1 jaar (Return on net assets)

Runway incursion
Een runway incursion is een voorval op een start- of landingsbaan met een luchtvaartuig, voertuig of persoon die zich daar zonder de hiervoor benodigde toestemming bevindt

Schengenlanden
Landen in Europa waartussen vrij verkeer van personen en goederen bestaat (genoemd naar plaats in Luxemburg waar hierover een verdrag is gesloten)

Schipholwerker
Werknemer van een van de op Schiphol gevestigde bedrijven

Security Service Charge
Tarief dat vertrekkende passagiers betalen voor beveiligingsmaatregelen

Securityscan
De Securityscan maakt gebruik van millimeter wave technologie. Deze ongevaarlijke millimetergolven gaan niet door het lichaam heen, maar weerkaatsen op het lichaam en op voorwerpen. Met deze scan is daardoor te zien welke voorwerpen een persoon bij zich draagt

See Buy Fly
De winkels waar de traditionele tax-free artikelen zoals parfum, cosmetica, drank en tabak worden verkocht

SIM
Samenwerking Innovatieve Mainport.
Samenwerkingsverband van Schiphol Group met KLM, TU Delft, TNO en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium. Doel is het verbeteren van de bereikbaarheid en de processen op de luchthaven met innovatieve ontwikkelingen

SkyTeam
Wereldwijd opererende alliantie van luchtvaartmaatschappijen rond Air France-KLM en Delta Airlines

Slotcoördinator
Door overheid benoemde persoon die volgens internationaal vastgelegde regels de beschikbare slots (vergunningen om op een bepaald tijdstip te mogen starten of landen) op luchthavens verdeelt

Tafel van Alders
Overlegorgaan over toekomst van Schiphol tussen luchtvaartsector en omgeving onder leiding van oud-minister en oud-commissaris van de Koningin, Hans Alders

theGROUNDS
Kenniscentrum van Schiphol Group,
om samen met andere bedrijven en kennisinstellingen innovatieve toepassingen te ontwikkelen voor een duurzame luchthaven. theGROUNDS is een aanjager, een broedplaats en een proeftuin.

Top van de organisatie
Alle functies vanaf schaal 14 en hoger, die een bepaalde mate van invloed uitoefenen strategieontwikkeling, beleid en/of besluitvorming met betrekking tot onze kernactiviteiten

Transferreiziger
Passagier die overstapt van het ene naar het andere vliegtuig

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

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

Verantwoorde leverancier
Leverancier die recent Corporate Responsibility beleidsdocument, een (geïntegreerd) Corporate Responsibility verslag, een ISO 14001 of specifiek certificaaat voor een product(groep) en een EMAS certificaat kan overleggen

Verhuurbaar vloeroppervlak
Aantal verhuurbare vierkante meters (vvo)

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

WACC
Gemiddelde gewogen kosten van kapitaal (Weighted average cost of capital) volgens Capital asset pricing model (CAPM)

Walstroom
Stroomvoorziening voor vliegtuigboordsystemen op het platform aan luchtzijde als vervanger van een GPU

Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol
Wet waarin de exploitatievergunning en het sector-specifieke toezicht met betrekking tot de tarieven en voorwaarden voor het gebruik van Schiphol zijn vastgelegd; van kracht sinds juli 2006

Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol
Wet waarin normen voor geluid, luchtkwaliteit, geur en veiligheid voor Schiphol zijn vastgelegd; van kracht sinds februari 2003

Work Load Unit (WLU)
Begrip om productie te meten; staat gelijk aan 1 passagier of 100 kg vracht

WTC
World Trade Center Schiphol Airport

Winnaar Henri Sijthoff prijs 2012 voor het beste Jaarverslag 2011

Uitgave
Schiphol Group
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

www.schiphol.nl
www.jaarverslagschiphol.nl

Gepubliceerd op 3 maart 2014

Redactie
Bondt Communicatie B.V., Breda
Schiphol Group, Schiphol

Creatie- en publicatiesoftware
Tangelo Software B.V., Zeist

Artdirection en opmaak
Graphic Invention B.V., De Meern
Xander Richters, Abcoude

Fotografie
Xander Richters en anderen

Cartografie
Schiphol Group, Schiphol