

Bijlage 3: Doorbelastingen per kostenplaats

In deze bijlage is een beschrijving opgenomen van de diverse doorbelastingen. De beschrijving beperkt zich tot de doorbelastingen die direct of indirect effect hebben op de toerekening van kosten en opbrengsten naar luchtvaartactiviteiten. Per OU is beschreven welke doorbelastingen plaatsvinden richting een andere OU/legal entity. In de blauwe balken staat de verwijzing van de doorbelastende OU met een typering van de doorbelasting (zie ook onderstaande inhoudsopgave). In de gele balken staat de van / naar relatie gespecificeerd.

Alleen indien de ontvangende afdeling een afdeling binnen OU Aviation is, is het kostenplaatsnummer van deze ontvangende afdeling opgenomen. Verifieerbaarheid van de doorbelastingen naar afdelingen binnen de overige OU's wordt bereikt doordat een doorbelasting op een zodanige wijze in de administratie wordt verwerkt, dat te allen tijde inzichtelijk is wie de leverende, en wie de ontvangende partij is.

Teneinde deze bijlage als afzonderlijk stuk duidelijk en volledig te maken is hieronder nogmaals de uitleg gegeven met betrekking tot de prijsvorming indien sprake is van een doorbelasting. Deze tekst is ook opgenomen in de algemene beschrijving onder paragraaf 5.2.2.

Prijsvorming bij toerekening

Schiphol Group houdt zich primair bezig met luchtvaartactiviteiten. Daarnaast kent Schiphol Group ook niet luchtvaartactiviteiten. Deze niet luchtvaartactiviteiten worden uitgevoerd voor de externe markt (bijvoorbeeld parkeren, verhuur van kantoorroimte, transport van energie). Het komt voor dat ten behoeve van luchtvaartactiviteiten diensten worden afgenomen van de niet luchtvaart PMC's. Dit betreft diensten die ook van een derde partij zouden kunnen worden betrokken. De prijs waartegen deze diensten worden afgenomen is, evenals voor de leveringen binnen de luchtvaart PMC's, gelijk aan integrale kostprijs, waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten.

De integrale kostprijs wordt als volgt bepaald:

+ Directe exploitatiekosten van de betreffende activiteit	
+ Afschrijvingen van de betrokken productiemiddelen	(NB 1)
+ Vermogenskosten van de betrokken productiemiddelen	(NB 1)
+ Opslag voor overhead:	
Staf van betreffende afdeling,	
Staf van BA,	(NB 2)
Concern staven	(NB 3)

NB. 1

Indien er sprake is van inzet van activa ten behoeve van de levering van een interne dienst, dan kunnen de kosten van deze activa worden toegerekend naar de ontvangende afdeling middels doorbelasting of middels allocatie. Bij de keuze voor één van deze methodieken wordt de algemene werkwijze gevolgd zoals beschreven in paragraaf 5.1.3. Stelregel is dat indien doorbelasting kan zorgen voor vereenvoudiging van de toerekening, dan wordt het activum niet gealloceerd naar de ontvangende partij. Toerekening vindt dan plaats middels opname van de afschrijvingen (lineair, o.b.v. historische kosten) en vermogenskosten (tegen de WACC van Aviation) in het tarief voor de doorbelaste dienst.

Indien er wél sprake is van allocatie van de activa naar de ontvangende afdeling, worden de afschrijvingen en vermogenskosten niet opgenomen in het tarief van de doorbelasting, om te voorkomen dat deze kosten twee maal worden toegerekend aan de ontvangende afdeling.

NB. 2

De opslag voor BA overhead wordt berekend als een percentage over de kosten die de afdeling maakt om te betreffende dienst te leveren.

Dit percentage wordt vastgesteld met behulp van de volgende formule:

$$\frac{\text{BA overhead}}{\text{exploitatiekosten van afdelingen in de BA}}$$

Rekenvoorbeeld toerekening BA overhead (fictief)

Stafkosten BA Aviation € 500 (exploitatiekosten van de OU Aviation, zoals vastgelegd in Oracle)

Exploitatiekosten afdelingen binnen OU Aviation	Airside		Airfield		Fire Brigade	Capacity Mgt	Marketing & Accounting	Passenger Services	Terminal Real Estate	Security	Utility Services	Totaal	
	Operations	Maintenance	Serv.	Baggage									
Exploitatiekosten incl. afschrijvingen	€ 1.500	€ 1.300	€ 3.000	€ 2.000	€ 800	€ 500	€ 1.800	€ 4.500	€ 2.600	€ 2.000	€ 20.000		
Opslag voor BA overhead, voor diensten van afdelingen binnen Aviation:						€ 500						2,5%	
						€ 20.000							

Deze opslag wordt berekend over de exploitatiekosten (dus inclusief afschrijvingen) die de betreffende afdeling zelf maakt ten behoeve van de geleverde dienst

NB. 3

De wijze waarop de kosten van staven en concern worden toegerekend impliceert dat in de berekening van het tarief voor doorbelaste diensten alleen nog een opslag wordt meegenomen voor de kosten die op basis van personeelskosten worden toegerekend (centraal P&O en Facilitaire dienst overig). Doordat de overige kosten van staven en concern worden toegerekend op basis van reeds toegerekende kosten, komen deze kosten automatisch al terecht bij de gebruikende afdeling.

Voorbeelden:

Doorbelasting D1 OU Aviation: Detachering medewerker Rotterdam Airport

Kostenplaats 40203 (aanneame voor voorbeeld: PMC Aviation) heeft voor deze activiteit:

+ Primaire personeelskosten
 -/- Secundaire opbrengsten van de doorbelasting aan Rotterdam Airport BV
 Saldo = 0

Rotterdam Airport BV (PMC Binnenlandse Deelnemingen) heeft:

Secundaire kosten van de doorbelasting voor de gedetacheerde medewerker

Op basis van de formule voor reeds toegerekende kosten krijgt de PMC Binnenlandse deelnemingen over de kosten voor de gedetacheerde medewerker (inclusief afdeling- en BA overhead) de overhead van staven en concern toegerekend. De PMC Aviation heeft per saldo geen kosten voor deze activiteit (zij maakt er ook geen gebruik van), en krijgt daarom geen kosten van staven en concern toegerekend. In het tarief voor de detachering wordt aldus geen opslag meegenomen voor deze overheadkosten.

Doorbelasting D7 OU Aviation: Utility Services, Utilities

Kostenplaats 40343 (PMC Utilities) heeft:

- + Primaire kosten
- /- Secundaire opbrengsten van de doorbelasting aan diverse OU's
- Saldo = kosten ten behoeve van de diensten voor externe klanten

Onder anderen PMC Aviation, bijvoorbeeld kostenplaats 40245 Airfield Maintenance Services heeft voor deze activiteit:

Secundaire kosten van de doorbelasting voor de Utilities

Op basis van de formule voor reeds toegerekende kosten krijgt de afnemende PMC Aviation over de kosten voor haar afname van Utilities de overhead van staven en concern toegerekend. Naar de PMC Utilities worden alleen kosten van staven en concern toegerekend voor zover deze kosten betrekking hebben op de externe leveringen. In het tarief voor de interne levering wordt dan ook geen opslag meegenomen voor deze overheadkosten. Deze overheadkosten komen al direct bij de gebruikende PMC terecht.

Overzicht toerekening:

Afdeling	40203 HR Aviation	40245 AMS	40343 Utility Services	Rotterdam Airport BV	Totaal
Primaire kosten	€ 1.000	€ 3.000	€ 2.000	€ 5.000	€ 11.000
Kosten doorbelasting		€ 500		€ 100	€ 600
Opbrengst doorbelasting	€ 100		€ 500		€ 600
Totaal toegerekende kosten	€ 900	€ 3.500	€ 1.500	€ 5.100	€ 11.000
Allocatie	100 % PMC Aviation	100 % PMC Aviation	100 % PMC Utilities	100 % PMC Binnenl. Deeln.	
PMC	Aviation		Utilities	Binnenlandse deelnemingen	
Totaal toegerekende kosten	€ 4.400		€ 1.500	€ 5.100	€ 11.000
voor toerekening staven en concern					
Sleutel	40%		14%	46%	100%
Toerekening kosten Staven en concern	€ 600		€ 205	€ 695	€ 1.500

Indien sprake is van volledige detachering van een FTE of indien bij de uitvoering van de doorbelaste dienst FTE's gedeeltelijk worden ingezet, wordt in het tarief een opslag meegenomen voor het deel van de kosten van concern staven, dat op basis van personeelskosten wordt gealloceerd. Deze opslag wordt jaarlijks vastgesteld bij de budgettering op basis van de volgende formule:

$$\frac{\text{Totaal kosten concern staven toegerekend o.b.v. personeelskosten}}{\text{totaal personeelskosten van de PMC's}}$$

3. Doorbelastingen	5
3.1 DOORBELASTINGEN OU AVIATION	5
<i>Doorbelasting D1 OU Aviation - HR Aviation, detachering</i>	7
<i>Doorbelasting D2a OU Aviation - FM Fleetmanagement, voertuigen</i>	8
<i>Doorbelasting D2b OU Aviation - G garage, onderhoud voertuigen</i>	9
<i>Doorbelasting D3 OU Aviation - ADI, Kaagbaantunnel</i>	10
<i>Doorbelasting D4 OU Aviation - FB Fire Brigade, branddoormeldsysteem</i>	11
<i>Doorbelasting D7 OU Aviation - US Utility Services, utilities</i>	12
<i>Doorbelasting D8 OU Aviation - US Utility Services, utiliteitsprojecten</i>	16
<i>Doorbelasting D10 OU Aviation - AS Airside Support, reiniging parkeerterrein</i>	17
<i>Doorbelasting D11 OU Aviation - AS Airside Support, reiniging/groenvoorziening</i>	18
<i>Doorbelasting D13 OU Aviation - VIP Center, VIP faciliteiten</i>	19
<i>Doorbelasting D15 OU Aviation - AC Access Control, Schipholpassen</i>	20
<i>Doorbelasting D16 OU Aviation - AC Access Control, Schipholpassen</i>	22
<i>Doorbelasting D17 OU Aviation - SEC Security, niet SRA gebied</i>	23
<i>Doorbelasting D18 OU Aviation - TRE Terminal Real Estate, gebruik terminal</i>	25
<i>Doorbelasting D19 OU Aviation - US Utility Services, energiebelasting</i>	30
<i>Doorbelasting D20 OU Aviation - US Utility Services, onderhoud installaties</i>	32
<i>Doorbelasting D21 OU Aviation - BG Bagage, BIG security</i>	33
<i>Doorbelasting D22 OU Aviation - C Capacity Management, proefdraaiplaats</i>	35
<i>Doorbelasting D23 OU Aviation - C Capacity Management, beleidsadviezen</i>	36
3.2 DOORBELASTINGEN OU CONSUMERS	37
<i>Doorbelasting D7 OU Consumers - Consumer Products, parkeerterrein</i>	38
<i>Doorbelasting D8 OU Consumers - Consumer Products, parkeren</i>	39
3.3 DOORBELASTINGEN OU SRE EN SRE DEELNEMINGEN	40
3.3.1 DOORBELASTINGEN OU SRE	41
<i>Doorbelasting D2 OU SRE - Terminal Verhuringen, m² sleutel</i>	41
<i>Doorbelasting D5 OU SRE - Terminal Verhuringen, huurders aanpassingen</i>	42
3.3.2 DOORBELASTINGEN OU TRISTAR BV	43
<i>Doorbelasting D12 OU Tristar BV – Directie, gebouwhuur</i>	43
<i>Doorbelasting D13 OU Tristar BV – Directie, huur parkeerplaatsen</i>	44
3.4 DOORBELASTINGEN OU ICT	45
3.5 DOORBELASTINGEN OU PRO	46
<i>Doorbelasting D1 OU PRO – PROjectmanagement, uren</i>	47
<i>Doorbelasting D2 OU PRO - PROjectmanagement, exploitatieresultaat</i>	48
3.6 DOORBELASTINGEN OU STAVEN	49
3.7 DOORBELASTINGEN DEELNEMINGEN ALLIANCES & PARTICIPATIONS	50
<i>Doorbelasting D1 OU Schiphol Telematics - connectivity diensten</i>	51
<i>Doorbelasting D2 OU Dartagnan - detachering</i>	53
3.8 DOORBELASTINGEN DEELNEMINGEN AVIATION	54
<i>Doorbelasting D1 Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) - karrenregulatie</i>	55
<i>Doorbelasting D2 Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) - security werkzaamheden</i>	56
<i>Doorbelasting D3 Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) - BIG</i>	57

3. Doorbelastingen

3.1 Doorbelastingen OU Aviation

Leeswijzer

De doorbelastingen van de OU Aviation staan in deze tabel in volgorde van grootte.

Het doel van de doorbelastingen is ervoor te zorgen dat vervolgens zoveel mogelijk hele kostenplaatsen in één keer naar een PMC gealloceerd kunnen worden.

Nummers die in de tabel en de hierna volgende beschrijvingen ontbreken, betreffen doorbelastingen die in het verleden hebben bestaan, maar in 2007 niet meer worden toegepast.

Overzicht doorbelastingen

Nr.	Reden	Soort	Kpl. OU Aviation	Naam afdeling	Ontvangende OU
D18	4	Gebruik Terminal	20348	TRE Terminal Real Estate/MS Management & Support/M Manager	SRE en OU Consumers en interne doorbelasting binnen eigen OU naar afdeling Security
D7	2	Utiliteitsdiensten	40343	US Utility Services/B Beheer	Diverse OU's
D17	4	Beveiliging niet-SRA gebied	20233	SEC Security/CPS Company & Public Security	SRE, OU Aviation, OU Consumers
D8	2, 3	Utiliteitprojecten	40345	US Utility Services/N Nieuwbouw	SRE, diverse OU's
D21	4	Security activiteiten bij bagage (BIG)	20347	BG Bagage/MO Management & Ondersteuning/ M Manager	OU Aviation (afdeling security)
D10	4	Reinigen van parkeer-terreinen	40227	AO Airside Operations/AS Airside Support	OU Consumers
D3	4	Gebruik Kaagbaan-tunnel	40233	C Capacity Management/ADI Analysis, Development & Implementation	SRE, OU Aviation
D19	4	Energiebelasting	40343	US Utility Services/B Beheer	SRE, Airport Property Management BV en OU Aviation
D15	4	Passen/ autorisatie concessionarissen	20217	SEC Security/AC Access Control	OU Consumers
D11	4	Reinigen en groenvoorziening	40227	AO Airside Operations/AS Airside Support	SRE
D2a	1	Dienstvoertuigen, MT lease en transcar	40346	AMS Airfield Maintenance Services/EFM Equipment &	SDBV en Cargonaut

Nr.	Reden	Soort	Kpl. OU Aviation	Naam afdeling	Ontvangende OU
				Fleetmanagement/FM Fleetmanagement	
D2 b	1	Onderhoud voertuigen	40347	AMS Airfield Maintenance Services/EFM Equipment & Fleetmanagement/G Garage	Rotterdam Airport BV en NV luchthaven Lelystad
D20	4	Onderhoud	40344	US Utility Services/ Instandhouding	OU Consumers, diverse OU's
D1	1	Gedetacheerde medewerker	40203	AM Staven/AM Aviation Management/HR Aviation	Rotterdam Airport BV
D16	4	Passen/autorisaties beveiligd gebied	20217	SEC Security/AC Access Control	SRE, OU Consumers
D4	4	Branddoor-meldsysteem	40264	FB Fire Brigade/BVM Brandveiligheid & Milieu	SRE / Tristar / Airport Real Estate Basisfonds
D13	4	VIP faciliteiten	20450	PS Passenger Services/CSI Customer Services & Information/VIP Center	OU Staven
D22	1	Administratieve werkzaamheden/ beheerkosten	40233	C Capacity Management/ADI Analysis, Development & Implementation	VOF Proefdraaiplaats
D23	4	Beleidsadviezen	40233	C Capacity Management/ADI Analysis, Development & Implementation	SRE / OU Consumers

Doorbelasting D1 OU Aviation - HR Aviation, detachering**Van: Kostenplaats 40203 AM Staven / AM Aviation Management / HR Aviation****Aan: IC bedrijf 903 Rotterdam Airport BV****Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting van de kosten voor de detachering van een werknemer van de OU Aviation aan Rotterdam Airport. Deze werknemer werkt in Rotterdam. Zijn kosten worden doorbelast door OU Aviation aan Rotterdam Airport. Facturatie vindt plaats op grond van de inzet t.b.v. Rotterdam Airport BV. Hiertoe is tussen Schiphol Nederland BV en Rotterdam Airport BV een overeenkomst gesloten.

Reden van doorbelasting:

1. Wettelijk / verslaggevingstechnisch

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

350095 Overige bedrijfsbaten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Werkelijke loonkosten (inclusief sociale lasten) plus de door de externe leasemaatschappij gefactureerde lease kosten van de auto van deze medewerker plus een opslag voor overhead (overhead eigen afdeling plus BA en opslag voor concernoverhead op basis van de toegerekende personeelskosten).

Wijze en frequentie van meten:

100% doorbelasting van werkelijke kosten, werkelijke kosten worden geadmistreerd in loonadministratie en grootboek en worden maandelijks doorbelast.

Beheerder:

Controller van OU Aviation

Doorbelasting D2a OU Aviation - FM Fleetmanagement, voertuigen

Var: Kostenplaats 40346 AMS Airfield Maintenance Services/EFM Equipment & Fleetmanagement/FM Fleetmanagement

Aan: IC bedrijf 908 Schiphol Dienstverlening BV (dochteronderneming)
Cognos nr. 507 Cargonaut BV (deelneming)

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting ten behoeve van Schiphol Dienstverlening BV en Cargonaut van:

1. de kosten van dienstvoertuigen, zoals personenauto's, niet aangepaste bestelauto's en specifiek aan het luchtvaartproces aangepaste bestelauto's, welke continu in gebruik zijn bij deze bedrijven en door de afdeling Fleetmanagement worden beheerd
2. de kosten van lease auto's van het management van deze dochter en deelneming
3. de kosten van het gebruik van Transcar auto's. Bij de afdeling Fleetmanagement is een aantal voor het luchthavenproces aangepaste auto's evenals personenauto's in beheer t.b.v. ad hoc gebruik door medewerkers (pool).

Reden van doorbelasting:

1. Wettelijk / verslaggevingstechnisch

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

350095 Overige bedrijfsbaten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Basis is het feitelijke gebruik van de auto.

1. Intern leasecontract op basis van kostprijs: afschrijvings- en vermogenskosten en exploitatiekosten (waaronder onderhoud, verzekeringen etc.) plus een opslag voor overhead van de afdeling Fleetmanagement en een deel van de BA. De afschrijvingskosten zijn gebaseerd op een lineaire afschrijving met als basis de historische aanschafwaarde. De brandstofkosten worden separaat doorbelast op basis van werkelijk verbruik zonder opslag.
2. De door de externe leasemaatschappij gefactureerde lease kosten van de auto's.
3. De kosten van deze auto's worden op uurbasis aan de gebruiker doorberekend. Kosten van de gebruikte uren (met een minimum van 2 uur) zijn berekend op grond van een kostprijscalculatie waarin vaste (afschrijvings- en vermogenskosten, onderhoud, verzekeringen e.d.) en variabele (m.n. brandstof) exploitatie kosten zijn opgenomen plus een opslag voor overhead van de afdeling Fleetmanagement en een deel van de BA. Ten behoeve van de kostprijscalculatie per uur wordt uitgegaan van een normale bezetting (aantal uren).

Kosten worden vastgelegd in administratie en worden maandelijks berekend en doorbelast.

Wijze en frequentie van meten:

De auto's zijn voor een vaste lease contract periode aan SDBV en Cargonaut geleverd. De kosten voor Transcar worden op basis van feitelijk gebruik (in uren) doorberekend.

Beheerder:

Controller van de afdeling Airfield Maintenance Services

Doorbelasting D2b DU Aviation - G garage, onderhoud voertuigen

Van: Kostenplaats 40347 AMS Airfield Maintenance Services/EFM Equipment & Fleetmanagement/G Garage

Aan: IC bedrijf 903 Rotterdam Airport BV
IC bedrijf 906 NV Luchthaven Lelystad

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting van de kosten van in opdracht verricht onderhoud aan voertuigen van de luchthavens Rotterdam en Lelystad.

Reden van doorbelasting:

1. Wettelijk / verslaggevingstechnisch

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

350095 Overige bedrijfsbaten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Gebaseerd op werkelijke kosten (zoals kosten van arbeid, verbruikte materialen, afschrijvingen én vermogenskosten over productiemiddelen etc.) plus opslag voor overhead van de afdeling garage, van de BA en van concern overhead, voorzover er sprake is van toegerekende personeelskosten.

Wijze en frequentie van meten:

Per voertuig worden op basis van werkorders de feitelijke kosten bijgehouden.

Beheerder:

Controller van de afdeling Airfield Maintenance Services

Doorbelasting D3 OU Aviation - ADI, Kaagbaantunnel

Van: Kostenplaats 40233 C Capacity Management/ADI Analysis, Development & Implementation

Aan: IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting van de kosten van de Kaagbaantunnel. Het doel van de tunnel is het realiseren van een korte verbinding voor voertuigen tussen twee platformen, zonder een baan te hoeven kruisen. Aviation maakt gebruik van deze tunnel voor voertuigen die rechtstreeks met het luchtvaartproces zijn verbonden, zoals kerosine auto's en platformvoertuigen. SRE heeft belang bij de tunnel doordat de vrachtafritten Zuid en Zuid-Oost voor vrachtauto's op de kortste en veiligste wijze met elkaar zijn verbonden.

Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

350095 Overige bedrijfsbaten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelastingen:

De kostprijs omvat de onderhoudskosten aan wegdek, wanden en installaties van de tunnel en een opslag voor de overheadkosten van de afdeling ADI en van de BA. De afschrijvingen (en de materiële vaste activa) van de tunnel worden direct gealloceerd aan de PMC's op basis van de verdeelsleutel verkeerstellingen Kaagbaantunnel.

Wijze en frequentie van meten:

Op basis van gebruik van de Kaagbaantunnel worden de kosten doorbelast aan de OU Real Estate. Het gebruik wordt vastgesteld via verkeerstellingen die geregeld in de loop van het jaar plaatsvinden (type en doel voertuigen is herkenbaar). Sleutel wordt een maal per jaar per 1 juli (vooraf) vastgesteld.

Beheerder:

Controller van de afdeling Capacity Management

Doorbelasting D4 OU Aviation - FB Fire Brigade, branddoormeldsysteem

Van: Kostenplaats 40264 FB Fire Brigade/BVM Brandveiligheid & Milieu

Aan: IC bedrijf 700	Schiphol Real Estate BV
IC bedrijf 702	Schiphol Real Estate Tristar BV
IC bedrijf 707	Airport Real Estate Basisfonds CV

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting van de kosten voor het branddoormeldsysteem door OU Aviation aan de diverse gebruikers binnen Schiphol Real Estate.

Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

350095 Overige bedrijfsbaten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

De werkelijke kosten (abonnementskosten) voor de aansluiting op het branddoormeldsysteem worden doorbelast (Dit betreft de externe kosten van Siemens en Schiphol Telematics) plus een opslag voor overhead van de afdeling Fire Brigade en van de BA.

Er is geen sprake van inzet van FTE's ten behoeve van de geleverde dienst, dus er wordt geen opslag door berekend voor concern overhead.

Wijze en frequentie van meten:

Doorbelasting vindt plaats op basis van het aantal aansluitingen op het branddoormeldsysteem, meting vindt jaarlijks plaats.

Beheerder:

Controller van de afdeling Fire Brigade

Doorbelasting D7 OU Aviation - US Utility Services, utilities

Van: Kostenplaats 40343 US Utility Services/B Beheer

Aan: Diverse OU's (zie tabel volgende bladzijde); Binnen Aviation kostenplaats: 20236; 40245; 20326; 40221; 20213

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting van kosten voor het ter beschikking stellen van Utilities, levering commodities en afvalinzameling.

De afdeling Utility Services is verantwoordelijk voor:

- de aanleg, instandhouding en bedrijfsvoering van utility netwerken, t.w. gas- en elektriciteitsdistributienet, gecombineerd drink-/bluswaternet, centrale blusvoorziening en vuilwater riolering
- inkoop van gas en elektriciteit voor de Schiphol Group
- levering en transport van drinkwater
- afvalinzameling voor Schiphol Group
- beheer van de kabel&leidingtracés en ondergrondse infrastructuur

Reden van doorbelasting:

2. Registratie opbrengsten

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

350095 Overige bedrijfsbaten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

De kosten die aan PMC Utilities worden gealloceerd zijn de basis voor de tariefberekening per product. De kosten van PMC Utilities zijn de kosten van de afdeling Utility Services binnen OU Aviation (o.a. personeelskosten, afschrijvingen, inkoopkosten van de verschillende commodities) en allocaties vanuit OU ICT, OU Staven en OU Aviation (dus inclusief BA en concernoverhead).

De kosten van US worden door middel van verdeelsleutels toegewezen aan de diverse producten. De directe kosten kunnen voor 100% aan een product worden toegewezen (voorbeeld inkoop elektriciteit, transportnet elektriciteit). De overige (indirecte) kosten worden door middel van een gedeelde sleutel toegewezen aan een product (bijvoorbeeld op basis van urenregistratie).

Algemene kosten, waaronder concern overhead, worden toegerekend aan de diverse producten op basis van de volgende berekening:

- 50 % op basis van de tijdsbesteding per product van alle US medewerkers
- 50 % op basis van de verdeling van de directe kosten per product.

De opslag voor indirecte kosten wordt op alle producten van US, zoals hierna beschreven, berekend. Een uitzondering wordt gevormd door de energiebelasting. De doorberekende kosten hiervan zijn gelijk aan de directe kosten voor US

Voor producten waarbij ook sprake is van activa wordt een opslag voor geïnvesteerd vermogen in rekening gebracht. Zowel voor de interne als de externe leveringen geldt dat de WACC voor luchtvaartactiviteiten wordt gehanteerd.

Vervolgens worden de totale kosten per product gedeeld door de tariefdragers (voorbeeld kWh voor elektriciteit levering) zodat een tarief kan worden vastgesteld per jaar. Dit tarief is gelijk voor interne en externe klanten en wordt dus gebruikt voor doorbelastingen en facturatie (werkelijke hoeveelheden * tarief). Afwijkingen worden op basis van nacalculatie verrekend.

Bemetering van het verbruik van de producten van US vindt in ieder geval plaats op gebouwniveau. Indien gewenst door de gebouweigenaar vindt verdere onderbemetering in het gebouw plaats.

De utility producten en tariefdragers zijn:

Product	Toelichting	Tariefdrager	Vaststelling tariefdragers	Berekening tarief
Elektriciteit levering	Levering van commodity elektriciteit	kWh	De omvang van de tariefdrager voor de commodity (kWh) wordt door meting van het verbruik in kWh vastgesteld.	Directe kosten (inkoop elektriciteit) + toegewezen indirecte kosten gedeeld door totaal verwacht aantal kWh
Elektriciteit transport	Transport over het elektriciteitsnet op Schiphol	1. kWh, 2. Contractvermogen (kW-contract) 3. Max. vermogen kW-max 4. Transport onafhankelijk tarief)	De omvang van de verschillende tariefdragers wordt door meting van de capaciteit en het verbruik op de aansluitingen vastgesteld. De capaciteitsmeting is mede bepalend voor de contractwaarde.	Basis = tariefcode van DTE daarbij rekening houdend met de specifieke kenmerken (schaalgrootte) van het netwerk
Gaslevering	1. Landelijk transport 2. Levering van commodity gas	1. Contractcapaciteit (m ³ /u-contract) 2. m ³	1. De omvang van de tariefdrager voor landelijk transport wordt door meting van de capaciteit op de aansluitingen vastgesteld. Deze meting is bepalend voor de contractwaarde. 2. De omvang van de tariefdrager voor de commodity (m ³) wordt door meting van het verbruik in m ³ vastgesteld.	1. Landelijk transport: Directe kosten (landelijk transport: inkoop) + toegewezen indirecte kosten, gedeeld door totaal verwacht m ³ /u-contract 2. Levering van commodity gas: Directe kosten (inkoop gas) + toegewezen indirecte kosten, gedeeld door totaal verwacht aantal m ³
Gas-transport	Transport over het gasnet op Schiphol	1. Transport onafhankelijk tarief 2. Contractcapaciteit (m ³ /u-contract) (transportafhankelijk)	1. Transportonafhankelijk tarief: vast bedrag per periode, dat varieert per aansluiting afhankelijk van soort configuratie (o.a. meetdiensten, onderhoudsbijdrage aansluiting) 2. De omvang van de tariefdrager voor het transportafhankelijk tarief wordt door meting van de capaciteit op de aansluitingen vastgesteld. Deze meting is bepalend voor de contractwaarde.	Directe kosten (o.a. afschrijvingen en vermogenskosten gasnetwerk, onderhoudskosten) plus toegewezen indirecte kosten minus de som van de periodieke transportonafhankelijke tarieven, worden gedeeld door de omvang van de tariefdrager m ³ /u-contract, om het transportafhankelijk tarief te bepalen.
Water (levering en transport niet gescheiden)	Levering van commodity water; Transport over het water-net op Schiphol; specifieke blusvoorzieningen (blusvoorzieningen zijn normaliter aangesloten op het reguliere waternetwerk. Op Schiphol ZuidOost is er een specifiek blusnetwerk aangelegd (centrale bluswatervoorziening, zie hieronder)	1. vastrecht, 2. m ³ , 3. capaciteitsbijdrage blusvoorzieningen	1. Vastrecht: vast bedrag per periode, dat varieert per aansluiting afhankelijk van soort configuratie (o.a. meetdiensten, onderhoudsbijdrage aansluiting) 2. De omvang van de tariefdrager voor de commodity (m ³) wordt door meting van het verbruik in m ³ vastgesteld 3. Capaciteitsbijdrage blusvoorzieningen = vast bedrag per periode, dat varieert per afnemer afhankelijk van de configuratie van de blusvoorzieningen	Directe Kosten (o.a. afschrijvingen en vermogenskosten waternetwerk, onderhoudskosten) plus toegewezen indirecte kosten minus de som van de opbrengsten van het vastrechtstarief en capaciteitsbijdrage blusvoorzieningen, worden gedeeld door de tariefdrager (m ³) om het tarief per m ³ te bepalen.

Centrale bluswatervoorziening	Blusnet op locatie Schiphol Zuid Oost ten behoeve van bepaalde vrachtgebouwen	Aansluiting op centrale bluswatervoorziening	Eenmalige aansluitbijdrage (vast bedrag per aansluiting) en maandelijkse vergoeding voor onderhoud en certificatie (vast bedrag per aansluiting).	Directe kosten (o.a. afschrijvingen en vermogenskosten centrale bluswatervoorziening, onderhoudskosten) plus toegewezen indirecte kosten gedeeld door (verwacht) aantal aansluitingen.
Vuilwaterinzameling & transport	Afvoer via vuilwatermet en zuiveringsinstallatie op Schiphol	m ³ (drinkwaterverbruik)	De omvang van de tariefdrager m ³ wordt vastgesteld door meting van het waterverbruik in m ³ . Een uitzondering geldt voor afnemers die alleen drinkwater innemen en niet afvoeren, dit m ³ verbruik wordt niet meegeteld.	Directe kosten (o.a. afschrijvingen en vermogenskosten vuilwatermet en zuiveringsinstallatie, onderhoudskosten) plus toegewezen indirecte kosten gedeeld door de omvang van de tariefdrager m ³ .
Afvalinzameling	Inzameling van diverse soorten afval (bijv. klein afval, grofvuil, papier etc) op locatie Schiphol	kosten per inzamelpunt	Inzamelpunten (bijv. containers) zijn vastgelegd per afnemer	Tarief verschilt per soort inzamelpunt en is gelijk aan directe kosten voor het specifieke inzamelpunt plus een opslag voor de indirecte kosten
Topografie/tracé-beheer	Dienstverlening op het gebied van kabels en leidingen in ondergrond en topografie (vb graafvergunningen en kabels en leidingenbeheer)	Specifieke verleende diensten (dit is voor de meeste klanten op aanvraag; voor bepaalde klanten zijn dit reguliere activiteiten)		Directe kosten per dienst, plus opslag voor de indirecte kosten

(zie voor toelichting op begrippen directe/indirecte kosten p. 12 onder bedrijfseconomische grondslag voor doorbelasten)

Van: 40343 Utility Services	
Activiteit (opbrengstsoort):	Aan:
Elektriciteit levering	020 OU Aviation 030 OU Consumers 700 Schiphol Real Estate BV 702 Schiphol Real Estate Tristar BV 716 Schiphol Gebouw 903 Rotterdam Airport BV 906 NL Luchthaven Lelystad 907 Eindhoven Airport NV 911 Airport Property Management BV
Elektriciteit transport	020 OU Aviation 030 OU Consumers 700 Schiphol Real Estate BV 702 Schiphol Real Estate Tristar BV 911 Airport Property Management BV
Gas levering	020 OU Aviation 030 OU Consumers 700 Schiphol Real Estate BV 702 Schiphol Real Estate Tristar BV 911 Airport Property Management BV
Gas transport	020 OU Aviation 030 OU Consumers 700 Schiphol Real Estate BV 702 Schiphol Real Estate Tristar BV 716 Schiphol Gebouw 911 Airport Property Management BV
Water levering en transport	020 OU Aviation 030 OU Consumers 700 Schiphol Real Estate BV 702 Schiphol Real Estate Tristar BV 911 Airport Property Management BV
Topografie/tracé-beheer (opbrengst werkzaamheden derden)	020 OU Aviation 700 Schiphol Real Estate BV 910 Schiphol Telematics BV
Vuilwater inzameling & transport (zuiveringsheffing & rioolbijdrage)	020 OU Aviation 030 OU Consumers 700 Schiphol Real Estate BV 702 Schiphol Real Estate Tristar BV 911 Airport Property Management BV
Centrale bluswatervoorziening	020 OU Aviation 700 Schiphol Real Estate BV
Afvalinzameling	020 OU Aviation

Beheerder:
Controller van de afdeling Utility Services

Doorbelasting DB OU Aviation - US Utility Services, utiliteitsprojecten

Van: Kostenplaats 40345 US Utility Services/N Nieuwbouw

Aan: IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV
Diverse OU's (kostenplaats wisselt o.b.v. specifieke projecten)

Beschrijving doorbelasting:

Door Utility Services worden diverse utiliteitsprojecten uitgevoerd ten behoeve van interne en externe afnemers. Deze projecten betreffen met name de realisatie of wijziging van gebouwaansluitingen voor elektriciteit, aardgas, drinkwater, centrale bluswater voorziening en vuilwater. Deze aansluitingen maken geen deel uit van de transportnetten van US, maar zijn eigendom van de gebouweigenaar. De kosten voor uitvoering van deze projecten (materialen, uren, uitbestedingen etc.) worden doorberekend aan de gebouweigenaar.

Reden van doorbelasting:

2. Registratie opbrengsten
3. Kosten activeerbaar bij ontvanger

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

350095 Overige bedrijfsbaten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

De kostprijs is gebaseerd op de werkelijke projectkosten inclusief een opslag voor overhead van de afdeling US, van de BA en van concern, voorzover er sprake is van toegerekende personeelskosten.

Wijze en frequentie van meten:

Doorbelasting wordt op grond van de registratie van de werkelijke kosten vastgelegd in de projectadministratie. Registratie vindt op continue basis plaats.

Beheerder:

Controller van de afdeling Utility Services

Doorbelasting D10 OU Aviation - AS Airside Support, reiniging parkeerterrein

Van: Kostenplaats 40227 AO Airside Operations/AS Airside Support

Aan: IC bedrijf 030 OU Consumers

Beschrijving doorbelasting

Doorbelasting aan OU Consumers voor het reinigen van parkeerterreinen ten behoeve van de afdeling Parkeren.

Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

409195 Overige bedrijfskosten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Vaste vergoeding: de doorbelasting betreft relatief stabiele werkzaamheden, waarvan de werkelijke kosten niet/minimaal afwijken van de geplande kosten.

Op basis van de overeengekomen diensten (frequentie en aard van de schoonmaakwerkzaamheden) worden daarom de vooraf gecalculeerde kosten, zoals die van de reinigingsvoertuigen (vaste (afschrijvings- en vermogenskosten) en variabele exploitatiekosten), kosten van arbeid, materiaal etc. op maandbasis doorbelast (basis voor doorbelasting uren is tijdsbesteding aan de activiteit in uren). Er wordt tevens een opslag berekend voor overheadkosten van de afdeling Airside Operations en de afdeling Airside Support inclusief een opslag voor BA en voor concernoverhead gebaseerd op de toegerekende personeelskosten.

Wijze en frequentie van meten:

Vooraf overeengekomen werkzaamheden worden uitgevoerd en aan opdrachtgever afgemeld.

Beheerder:

Controller van de afdeling Airside Operations

Doorbelasting D11 OU Aviation - AS Airside Support, reiniging/groenvoorziening**Van:** Kostenplaats 40227 AO Airside Operations/AS Airside Support**Aan:** IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV, OU Aviation 20326**Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting voor het reinigen en de groenvoorziening ten behoeve van de terreinen van SRE.

Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

409195 Overige bedrijfskosten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**Reiniging:**

Vaste vergoeding: de doorbelasting betreft relatief stabiele werkzaamheden, waarvan de werkelijke kosten niet/minimaal afwijken van de geplande kosten.

Op basis van de overeengekomen diensten (frequentie en mate van schoonmaak) worden daarom de vooraf gecalculerde kosten, zoals die van de reinigingsvoertuigen (vaste (afschrijvings- en vermogenskosten) en variabele kosten), kosten van arbeid, materiaal etc. op maandbasis doorbelast. Er wordt tevens een opslag berekend voor overheadkosten van de afdeling Airside Operations en de afdeling Airside support inclusief een opslag voor de BA en voor concernoverhead gebaseerd op de toegerekende personeelskosten.

Groenvoorziening:

De werkzaamheden in het kader van de groenvoorziening voor SRE zijn sterk afhankelijk van de verhuur door SRE (wel / niet verhuurd, wensen van de huurder).

Voor deze werkzaamheden worden daarom de werkelijke kosten (materiaal en personeel, inhuur) op maandbasis doorbelast. Er wordt tevens een opslag berekend voor overheadkosten van de afdeling Airside Operations en de afdeling Airside support inclusief een opslag voor de BA en voor concernoverhead gebaseerd op de toegerekende personeelskosten.

Wijze en frequentie van meten:

Reiniging: vooraf overeengekomen werkzaamheden worden uitgevoerd en aan de opdrachtgever afgemeld. De maat voor gebruik is inzet van productiemiddelen (FTE's en assets), voor een bepaalde tijdsduur

Groenvoorziening: werkzaamheden worden uitgevoerd en aan de opdrachtgever afgemeld.

Gebruiksmaatstaf: werkelijke kosten van inhuur ten behoeve van de te leveren dienst (geen inzet van eigen mensen, meestal geen eigen assets, waar dat wel gebeurt is de gebruiksmaatstaf tijdsduur van de inzet).

Frequentie van de werkzaamheden is seizoenafhankelijk.

Beheerder:

Controller van de afdeling Airside Operations

Doorbelasting D13 OU Aviation - VIP Center, VIP faciliteiten

Van: Kostenplaats 20450 PS Passenger Services/CSI Customer services & Information/VIP Center

Aan: IC bedrijf 010 OU Staven

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting aan de directie voor het gebruik van VIP faciliteiten door specifieke passagiers (o.a. koninklijk huis, ministers) die niet betalen voor deze faciliteiten. Andere klanten (diplomaten etc.) betalen wel en deze opbrengsten worden toegerekend aan de PMC Aviation.

Het beschikbaar stellen van deze faciliteiten betreft een representatieve activiteit van Schiphol Group. De bijbehorende kosten zoals ruimten, personeel, schoonmaak en onderhoud worden daarom doorbelast aan de directie (OU Staven, en vervolgens gealloceerd naar alle PMC's op basis van de algemene verdeelsleutel voor stafkosten, zie beschrijving allocatiesleutel A5 OU Staven).

Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

409195 Overige bedrijfskosten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Werkelijk aantal gehuurde en/of verbruikte faciliteiten * standaard tarief.

Het tarief dat intern en extern wordt gehanteerd is gelijk aan de integrale kostprijs. Deze wordt als volgt berekend: Vaste kosten (o.a. personeelskosten, huur) + Variabele kosten (afhandelingskosten), plus een opslag voor overhead van de afdeling en van de BA (geen toerekening van concernoverhead, om cirkelberekening via OU Staven te voorkomen), gedeeld door het aantal delegaties.

Door een verschil tussen vóór en nacalculatie kan toch een resultaat ontstaan. Dit resultaat wordt 100 % naar Aviation gealloceerd (zie allocatiesleutel A1h).

Het standaard tarief is gelijk aan de actuele externe prijs. Dit tarief wordt 2-jaarlijks herzien.

Wijze en frequentie van meten:

Per delegatie (maximaal 6 personen) die feitelijk gebruik gemaakt heeft van de VIP voorzieningen worden de kosten doorbelast.

Beheerder:

Controller van de afdeling Passenger Services

Doorbelasting D15 OU Aviation - AC Access Control, Schipholpassen

Van: Kostenplaats 20217 SEC Security/AC Access Control

Aan: IC bedrijf 030 OU Consumers

Beschrijving doorbelasting:

De afdeling Acces Control is onder meer verantwoordelijk voor uitgifte van toegangspassen en feitelijke toegangsverlening tot verschillende gebieden op het Schipholterrein. Dit is allereerst van belang voor de beperking van de toegang tot het beschermd gebied. Daarnaast is er nog een aantal beveiligde gebieden. Dit zijn specifieke gebieden/ gebouwen, waarvan de eigenaar verlangt dat de toegang beperkt wordt aan houders van een specifieke pas. Dit betreft terrein van Schiphol Group (bijvoorbeeld personeelparkeerterrein, Schipholgebouw) maar ook terrein van derden (bijvoorbeeld kantoren in het WTC).

Deze doorbelasting aan de OU Consumers betreft het gebruik van Schipholpassen door concessionarissen. Om toegang te krijgen tot het beschermd gebied in de Terminal hebben de concessionarissen Schipholpassen nodig. De kosten van deze passen worden doorberekend aan de OU Consumers.

NB. Beveiligd gebied is gebied waarvoor specifieke beveiliging- / toegangsvoorzieningen worden geleverd. Dit gebied is in principe wel toegankelijk voor iedereen, afhankelijk van het toegangsbeleid zoals gesteld door de eigenaar van het gebouw / terrein.

Dit is daarom niet gelijk aan beschermd gebied, waar alleen passagiers en medewerkers van organisaties die in het beschermde gebied werkzaamheden verrichten worden toegelaten, bijvoorbeeld lounges en pieren. De relatie tussen deze gebieden is als volgt:

SRA critical part – gates	= beschermd (én beveiligd)
SRA – airside/bagagekelders	= beschermd (én beveiligd)
Terminal & tech.zones	= deels beschermd, deels beveiligd
Openbare zones	= openbaar
Diverse kantoren, terreinen	= beveiligd

Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

409195 Overige bedrijfskosten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Onderscheid wordt gemaakt in de volgende twee posten:

1. Kosten die zijn gerelateerd aan de toegangspassen (toegangsbeheersysteem; uitgifte en beheer van passen). Hiervoor wordt een tarief berekend per uitgegeven pas. Dit tarief is voor elke pas, intern en extern, en onafhankelijk van de autorisaties gelijk. Het tarief is gelijk aan de integrale kostprijs (inclusief afschrijvings- en vermogenskosten) plus een opslag voor overhead van de afdeling, van de BA en van Concern (op basis van toegerekende personeelskosten).
2. Kosten van de doorgangen in de verschillende gebieden. De kosten van de doorgangen verschillen per gebouw, en zijn afhankelijk van de wensen van de gebouweigenaar. Het tarief is gebaseerd op de werkelijke kosten van de geplaatste doorgangen (inclusief afschrijvings- en vermogenskosten) plus een opslag voor overhead van de afdeling, van de BA.

Indien sprake is van een (intern) gebouw dat wordt gebruikt door meerdere PMC's van Schiphol Group (bijvoorbeeld het terminalcomplex of het SHG, dan vindt eerst doorbelasting plaats aan de gebouwbeheerder (afdeling Staven of Terminal Real Estate) en vervolgens worden deze kosten toegerekend aan de gebruikende PMC's volgens de reeds bestaande systematiek en sleutels voor de betreffende afdeling.

Wijze en frequentie van meten:

In december voorafgaand aan het jaar van doorbelasting, wordt het aantal Schipholpassen met toegang tot beschermd gebied van concessionarissen vastgesteld. Op grond van in het specifieke IT systeem vastgelegde autorisaties worden de doorbelastingen vastgesteld. Op dit aantal wordt de maandelijkse doorbelasting van het daaropvolgende jaar gebaseerd.

Beheerder:

Controller van de afdeling Security

Doorbelasting D16 OU Aviation - AC Access Control, Schipholpassen

Van: Kostenplaats 20217 SEC Security/AC Access Control

Aan: IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV
IC bedrijf 030 OU Consumers

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting aan SRE voor passen / autorisaties in beveiligd gebied en aan OU Consumers voor parkeerautorisaties. Dit beveiligde gebied en de parkeerplaatsen zijn toegankelijk door middel van een pas met autorisatie die door de afdeling Access Control wordt geleverd.

NB. Beveiligd gebied is gebied waarvoor specifieke beveiliging- / toegangsvoorzieningen worden geleverd. Dit gebied is in principe wel toegankelijk voor iedereen, afhankelijk van het toegangsbeleid zoals gesteld door de eigenaar van het gebouw / terrein. Dit is daarom niet gelijk aan beschermd gebied, waar alleen passagiers en medewerkers van organisaties die in het beschermde gebied werkzaamheden verrichten worden toegelaten, bijvoorbeeld lounges en pieren.

Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

409195 Overige bedrijfskosten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Zie D15 voor berekening tarief per pas en tarief voor doorgangen.

Doorbelasting = aantal uitgegeven passen + standaard tarief; plus de werkelijke kosten voor het beheer van doorgangen in de betreffende gebouwen / parkeerterreinen. De kosten van deze doorlaatposten variëren per situatie.

Wijze en frequentie van meten:

In december voorafgaand aan het jaar wordt het aantal autorisaties met toegang tot beveiligd gebied van objecten waarvan SRE gebiedsbeheerder is vastgesteld, op grond van in het specifieke IT systeem vastgelegde autorisaties worden de doorbelastingen vastgesteld. Dit geldt ook voor het aantal parkeerautorisaties gebruikt door de OU Consumers.

Op dit aantal wordt de maandelijkse doorbelasting van het daaropvolgende jaar gebaseerd.

Beheerder:

Controller van de afdeling Security

Doorbelasting D17 OU Aviation - SEC Security, niet SRA gebied**Van: Kostenplaats 20233 SEC Security/CPS Company & Public Security****Aan: IC bedrijf 020 OU Aviation (kostenplaats. 40292)
IC bedrijf 030 OU Consumers
IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV****Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting van de kosten voor beveiliging van het Terminal Complex (niet SRA gebied) aan de diverse OU's die gebruik maken van dit gebied (zie beschrijving bij D15). De afdeling Company & Public Security contracteert en regisseert voor deze taak ingehuurde beveiligingsbedrijven. De kosten van de afdeling Company & Public Security worden doorbelast aan de gebruikers van het niet SRA gebied, omdat de beveiliging van niet SRA gebieden, naast security, ook een duidelijk bedrijfsbeveiligingsdoel dient, namelijk de bescherming en continuïteit van de bedrijfsvoering.

Een nadere toelichting van de toerekening van security kosten wordt hier gegeven onder het kopje 'Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten'.

Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

409195 Overige bedrijfskosten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Binnen security kan onderscheid worden gemaakt tussen activiteiten ten behoeve van grenspassage en beveiliging. Alle kosten met betrekking tot grenspassage komen ten laste van de PMC Security.

Voor de beveiliging van de Terminal is EU Richtlijn 2320 van toepassing. Deze richtlijn heeft als doel de *'vaststelling en uitvoering van dienstige communautaire maatregelen om tegen de burgerluchtvaart gerichte, wederrechtelijke daden te voorkomen'*. De zwaarte van de verplichte beveiligingsmaatregelen is afhankelijk van de aangewezen gebiedstatus:

Gebieden (vanaf 01/12/05)	zwaarte van maatregelen
SRA*) critical part (gates)	Zeer Hoog
SRA (airside, bagagekelders)	Hoog
Terminal & technische zones	Midden
Openbare zones	Laag

*) Security Restricted Area

Alleen beveiligingsmaatregelen binnen de SRA en SRA critical zijn primair gericht op bescherming van het vliegtuig (passagiers, bemanning en bagage). Uitgangspunt van de toerekening van kosten voor beveiliging is dat uitsluitend de kosten die gericht zijn op SRA critical part en SRA geheel ten laste van de PMC Security komen. De kosten van SRA gebieden hebben betrekking op personeel (salarissen, bijkomende kosten, opleidingen) en apparatuur (zoals X-ray, handscanners, portofoons en camera's). Aangezien de beveiliging van niet SRA gebieden, naast security, ook een duidelijk bedrijfsbeveiligingsdoel dient, namelijk de bescherming en continuïteit van de bedrijfsvoering, worden de beveiligingskosten voor deze gebieden toegerekend aan de verschillende OU's op basis van daadwerkelijk gebruik:

Voor de toerekening wordt een onderscheid gemaakt voor de volgende kostenposten:

- Kosten voor specifieke maatregelen in het niet-SRA gebied worden doorbelast aan de gebruiker van deze maatregelen (bijvoorbeeld de winkel beveiliging op Plaza, doorbelast aan OU Consumers). Dit betreft kosten voor camera toezicht apparatuur, nummerplaat herkenningapparatuur, toezichthoudend personeel etc.. Het bedrag van de doorbelasting is een vast bedrag dat voorafgaand aan het jaar wordt vastgesteld. Met de afnemende afdeling wordt het serviceniveau en de daarbij behorende kosten afgestemd. De doorbelasting betreft de gebudgetteerde kosten voor het vastgestelde aantal uren voor surveillance en camerabewaking vanuit de camera regie ruimte. Doordat er in 24-uurs diensten wordt gewerkt is er weinig tot geen afwijking in de werkelijke kosten ten opzichte van budget. Voor eventuele extra opdrachten worden de werkelijke kosten apart doorbelast.
- Kosten voor beveiligingsmaatregelen in (niet Schengen-) Niet SRA gebied (belangrijkste taak: mobiele surveillance): kostentoerekening op basis van de algemeen toegepaste SNEN-2580 m²-verdeling van het gehele Terminalgebouw.
- Kosten voor beveiliging van publiek toegankelijke gebieden (maatregelen voornamelijk gericht op criminaliteitsbestrijding: camerabewaking, mobiele surveillance en nachtsluiting Plaza/NS station*, parkeerterrein P7/transportstraat, Aankomst- en Vertrekhal): kostentoerekening op basis van de m²-verdeling van het gehele Terminalgebouw
(* kosten die specifiek worden gemaakt voor de beveiliging van het ondergrondse NS station worden (tegen integrale kostprijs) bij de NS in rekening gebracht).

In het Schengen gebied (B/C pier) en de H-pier is nog centrale security en daarom zijn de security kosten van deze pieren en lounges onderdeel van het SRA gebied en worden daarom aan de PMC Security toegerekend.

Kosten = Directe kosten (inhuur van manuren, geen sprake van inzet van activa) plus een opslag voor de indirecte kosten (overhead) van de afdeling Company and Public Security **, van de afdeling Security en van de BA.

** : Op basis van een tijdinschatting is bepaald dat van 5 FTE van de afdeling Company and Public Security 50% van de gebudgetteerde personeelskosten wordt opgenomen in de doorbelasting.

De te verdelen kosten betreffen dus met name manuren van de ingehuurde beveiligingsmedewerkers en uren van de medewerkers van de afdeling Company and Public Security. Deze kosten worden vervolgens doorbelast op basis van m² gebruik in de terminal (afgezien van de kosten van specifieke maatregelen, zie boven).

Op basis van nacalculatie wordt een extra 'correctie' doorbelasting geboekt voor het verschil tussen de werkelijke en de gebudgetteerde kosten. Deze correctie wordt geboekt per halfjaar.

Wijze en frequentie van meten:

Op basis van de activiteiten van de afdeling en personen wordt eens per jaar bepaald hoeveel tijd besteed wordt aan werkzaamheden voor andere OU's/BV's.

Beheerder:

Controller van de afdeling Security

Doorbelasting D18 OU Aviation - TRE Terminal Real Estate, gebruik Terminal

Van: Kostenplaats 20348 TRE Terminal Real Estate/MS Management & Support/
M Manager

Aan: IC bedrijf 030 OU Consumers
IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV
Afdeling Security

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting voor het gebruik van het Terminalcomplex aan de PMC's anders dan PMC Aviation. Het Terminal complex is één gebouw met als primair doel luchtvaartactiviteiten. Het operationele beheer van het gebouw ligt daarom bij de Business Area Aviation. Het gebouw wordt echter gebruikt voor verschillende activiteiten. De gebruikers van de terminal zijn:

- PMC Aviation
- PMC Security
- PMC Rental Terminal
- PMC Concessies
- PMC Parking

Binnen de OU Aviation genereert de afdeling Terminal Real Estate diverse kosten voor beheer en instandhouding, zoals onderhoud, schoonmaken, energie en personeelskosten, WOZ verbodwingen etc., die naar de gebruikers van de Terminal worden doorbelast. De activa en bijbehorende afschrijvingskosten worden niet doorbelast, maar direct gealloceerd naar de PMC's via de activamodule van Oracle.

Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

409195 Overige bedrijfskosten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Component hoeveelheid:

De verdeelsleutel voor de exploitatie kosten per gebouwdeel, wordt vastgesteld op basis van het aantal m²s vloeroppervlak dat door een PMC wordt gebruikt. Er is dus sprake van gelijke kosten per m² per gebouwdeel, onafhankelijk van de activiteit waarvoor deze m² gebruikt wordt.

Voor het vaststellen van het gebruikte vloeroppervlak, wordt allereerst het toe te rekenen oppervlak van het terminalcomplex (per gebouwdeel) vastgesteld. De maatstaf die hiervoor gehanteerd wordt is het verhuurbare oppervlak. Voor de vaststelling van het verhuurbare oppervlak wordt door Schiphol Group de S-NEN 2580 normering toegepast.

NEN 2580 is een in de Nederlandse vastgoedwereld gecertificeerde normering, ontworpen voor het bepalen van verhuurbare oppervlakten en inhouden van gebouwen. Omdat toepassing van NEN 2580 niet altijd voorziet in het specifieke geval van een luchthaventerminal, is één voor Schiphol specifiek uitgangspunt toegevoegd, resulterend in S-NEN 2580.

Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste **uitgangspunten van de NEN 2580 normering**, die worden toegepast op de m² verdeling van het Terminalcomplex.

- A. Tot het verhuurbare oppervlak behoren niet:
- trappenhuizen;
 - vides, liftschachten en schalmgaten wanneer groter dan 4 m²;
 - statische bouwdelen;
 - gebouwgebonden technische ruimten;
 - ruimten lager dan 1,5 meter;
 - kolommen en leidingschachten groter dan 0,5 m²;
 - gebouwgebonden buitenruimten.
- B. Bij het bepalen van het verhuurbare oppervlak geldt:
- metselwand (statisch) gemeten tot aan de wand;
 - betonwand (statisch) gemeten tot aan de wand;
 - binnenwand (niet statisch) gemeten tot aan het hart van de wand;
 - systeemwand (niet statisch) gemeten tot aan het hart van de wand;
 - gevelconstructie (statisch) gemeten tot aan de constructie.

Specifiek uitgangspunt van de S-NEN 2580 is:

- Publieke parkeerruimten in het terminal gebouw behoren wel tot het verhuurbare oppervlak, omdat deze tot een aparte PMC behoren.

Na vaststelling van het verhuurbare oppervlak per gebouwdeel, op basis van de S-NEN 2580 normering, wordt vastgesteld hoe dit oppervlak verdeeld is over de verschillende PMC's. Hiertoe is een **nadere uitwerking** opgesteld voor de toerekening van m² naar PMC's:

- Ruimten die niet tot het verhuurbare oppervlak (conform S-NEN 2580) horen, worden niet meegenomen in de berekening van de m² allocatiesleutel. Met andere woorden: doordat bij de toerekening wordt uitgegaan van de verdeling van het verhuurbare oppervlak, wordt het niet verhuurbare oppervlak pro rata verdeeld over de verschillende PMC's.
- Alle ruimten binnen het verhuurbare oppervlak worden toegerekend aan een PMC op basis van feitelijk gebruik.
- Aan etalages, open winkelpuien en balies wordt één extra strekkende meter vloeroppervlak toegerekend.
- Passagierstoiletten in Terminal 1, 2 en 3 op de begane grond en 1^e verdieping worden toegerekend aan Aviation, op deze verdiepingen bevinden zich de aankomst- en vertrekhallen, publieke lounges en pieren; passagierstoiletten vanaf de 2^e verdieping aan Non-aviation, op deze verdieping bevinden zich hoofdzakelijk de horeca voorzieningen en de toiletten worden daarmee hoofdzakelijk vanuit deze voorzieningen gebruikt.
- De allocatie van m² 's aan de PMC Security omvat alle m² 's Terminal die worden gebruikt voor de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage en voor de faciliteiten voor grenscontrole.
- "Restruimtes", dat wil zeggen ruimtes die door de plaatsing van een bepaalde commerciële functie logischerwijs niet toegankelijk zijn en hierdoor niet functioneel zijn voor de flow, worden aan de functie toegewezen, welke de ontoegankelijkheid veroorzaakt. Denk hierbij aan een ruimte achter een winkel in een pier aan de buitengevel. Door het plaatsen van de winkel is deze ruimte niet langer bruikbaar. Deze restruimte wordt dan toegewezen aan de winkel.
- Op Plaza passeren verschillende typen gebruikers. Te denken valt hierbij aan luchtvaartgebonden passanten zoals passagiers, afhalers/wegbrenger, luchtvaartgebonden personeel en aan niet luchtvaartgebonden passanten, zoals van trein naar trein en van trein naar bus overstappende reizigers, niet luchtvaartpersoneel, en publiek met het enige doel om te winkelen op Plaza. Voor zover deze passanten geen luchtvaartgebonden doel van hun reis naar Schiphol hebben mag de ruimte voor deze passanten niet aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Op basis van het aandeel van deze passanten in het totaal van passanten van Plaza, en op basis van het deel van Plaza wat dit betreft (centrale deel met opgangen naar/van perrons), wordt een deel van de m² 's van Plaza in mindering gebracht op de toerekening aan luchtvaartactiviteiten. Het aandeel van deze specifieke passanten wordt vastgesteld op basis van marktonderzoek door de afdeling Market Research (zie beschrijving A8 OU Consumers).

Als peildatum voor de vaststelling van deze verdeelsleutel geldt 1 juli van elk jaar. De verdeling van m²'s zoals die op dat moment worden gebruikt, wordt gebruikt voor de toerekening van de exploitatiekosten van het daaropvolgende jaar. Voor de berekening van de tarieven, die worden vastgesteld voor 1 november (en ingaan op 1 april van het volgende jaar) wordt ook deze peildatum 1 juli aangehouden. Indien sprake is van een aanpassing van tarieven per 1 november (vaststelling voor 1 juni) dan wordt als peilmoment aangehouden 1 januari daaraan voorafgaand, of zo mogelijk, een recentere datum. Een uitzondering geldt indien alleen de security tarieven worden aangepast per 1 november. Voor deze aanpassing mag de peiling van 1 juli van het voorafgaande jaar worden aangehouden.

Component 'prijs':

Het bedrag dat wordt doorbelast betreft de werkelijke kosten van de activiteit, inclusief de overheadkosten van de desbetreffende afdeling en van de BA (= integrale kostprijs).

Dit betekent dat alle kosten in aanmerking worden genomen van de kostenplaatsen zoals genoemd bij Allocatiesleutel A2 (geheel Terminal Real Estate). De opbrengst van de doorbelasting wordt geboekt op kostenplaats 20348.

Afschrijvings- en vermogenskosten van het terminalcomplex zijn niet opgenomen in deze doorbelasting. Deze kosten worden middels allocatie toegerekend (zie Allocatiesleutel A10 OU Aviation).

Maandelijks wordt het gebudgetteerde bedrag doorbelast. Vervolgens wordt op basis van nacalculatie een extra 'correctie' doorbelasting geboekt voor het verschil tussen de werkelijke en de gebudgetteerde kosten per half jaar.

De toerekeningprincipes voor de verschillende te onderscheiden kostensoorten met betrekking tot het beheer van de Terminal zijn als volgt:

Schoonmaak en bijbehorende personeelskosten (overhead betreffende afdeling):

- Kosten worden per etage van een gebouwdeel toegerekend aan de feitelijke 'gebruiker' van de schoonmaakactiviteit. Basis is de m²-verdeling per etage van een gebouwdeel. Op deze verdeling worden eerst de m² van de winkels en de kantoren (exclusief de toegerekende toiletten en gangen) in mindering gebracht, aangezien de schoonmaakkosten hiervan rechtstreeks door de gebruiker worden betaald, en aldus geen onderdeel uitmaken van de te verdelen kosten. Schoonmaak kosten zijn beschikbaar per ruimte (ook voor gemeenschappelijke ruimtes zoals gangen en trappenhuisen). Gemeenschappelijke ruimten worden toegerekend aan alle PMC's die daarvan gebruik maken ook al maken ze hun eigen ruimten zelf schoon. Voor de verdeling van de schoonmaakkosten van gemeenschappelijke ruimten wordt de oorspronkelijke totale m²-verdeling per etage van een gebouwdeel gebruikt, zonder dat de zelf schoongemaakte ruimten in mindering worden gebracht.

Kosten van instandhouding (beheer: monitoring, onderhoud en modificaties); en bijbehorende personeelskosten (overhead betreffende afdeling):

- Kosten worden per gebouwdeel toegerekend aan de feitelijke 'gebruiker', met als basis de m²-verdeling per gebouwdeel.

Kosten voor levering en transport van energie (gas en elektra):

- Kosten worden per gebouwdeel toegerekend aan de feitelijke 'gebruiker' van de energievoorziening. De werkelijke kosten van energieverbruik en transport per gebouwdeel worden toegerekend aan de PMC's, in twee stappen:

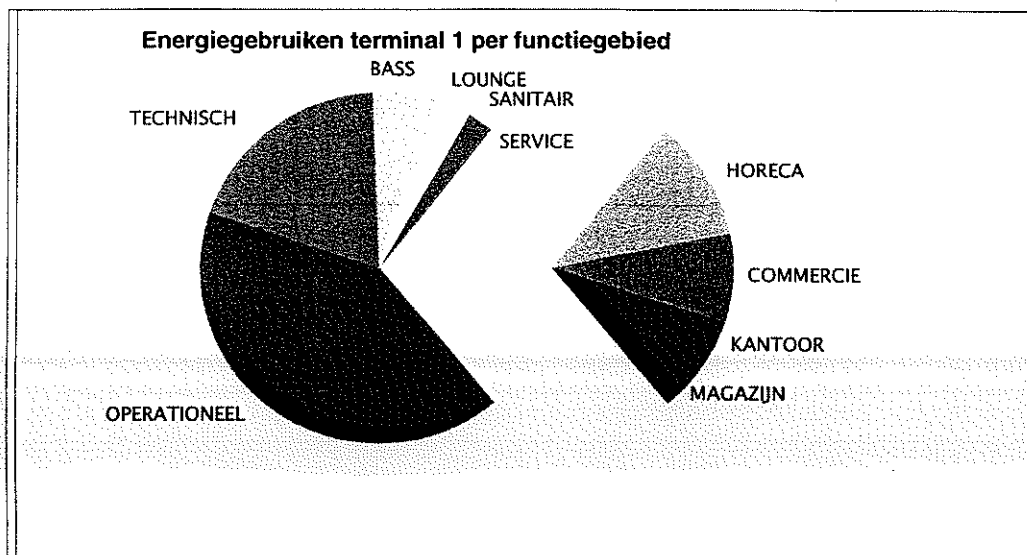
1. Allereerst wordt per functiegebied de zogenaamde energiehoeveelheid bepaald, op gebouwniveau. Functiegebieden zijn bedrijfsprocessen in de Terminal met een gelijkwaardige energie-intensiteit, bijv. Bagage, Commerce, Horeca, Kantoren, Security. De indeling van Functiegebieden heeft plaats gevonden conform het Bouwbesluit en

wordt reeds toegepast in het kader van Meer Jarenafspraken (MJA2) die met de overheid zijn gemaakt voor de Energiebeheersing van Schiphol. De energiehoeveelheid is een maat voor het energieverbruik per m² van een specifiek functiegebied in een specifiek gebouwdeel.

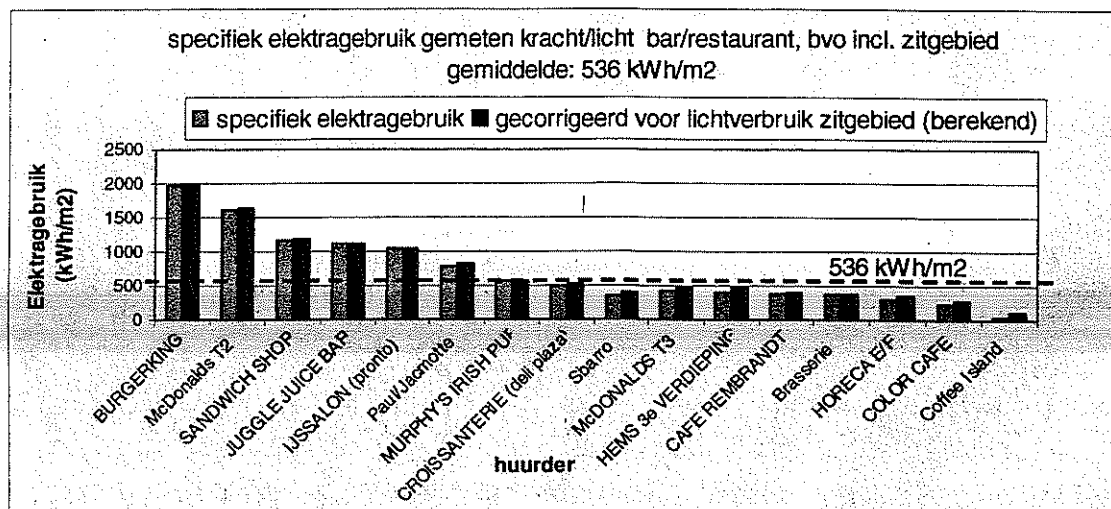
Het vaststellen van deze energiehoeveelheden vindt plaats deels op basis van metingen en deels op basis van berekeningen. De combinatie van metingen en berekeningen bestaat uit de volgende elementen:

- Nutsmeterstanden van de afrekenmeters die op diverse locaties in de Terminal zijn gebracht, die geven inzicht in het totale energieverbruik in de Terminal.
- Parameters van de verschillende functiegebieden, die zijn vastgesteld in het Energie Besparingsplan t.b.v. de Meerjarenafspraken van Schiphol met de Overheid. Hiervoor is op gebouwniveau het specifieke energieverbruik vastgesteld op basis van metingen en zijn vervolgens de specifieke energieverbruiken berekend voor de verschillende functiegebieden (gebouwenenergie, inclusief procesenergie). Het energieverbruik wordt op basis van de bedrijfstijden en andere huurder- en bouwparameters in het betreffende functiegebied vastgesteld. De uitkomsten worden geïkt aan de hand van de beschikbare metingen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in specifieke energie voor klimaat, verlichting, procesmiddelen en systemen.

Onderstaand een voorbeeld van de uitkomst voor terminal 1: De grafiek geeft aan hoe het totale energiegebruik in terminal 1 is verdeeld over de verschillen de functiegebieden.



- De energiehoeveelheden (in bijvoorbeeld kWh per m²) worden vervolgens berekend door het totale energieverbruik voor een functiegebied te delen door het aantal m² van dat functiegebied in het betreffende gebouwdeel.
- Om de berekeningen te kunnen toetsen worden referentiepunten gebruikt. Dit zijn diverse punten waar onderbemetering heeft plaats gevonden, en waar dus het daadwerkelijk verbruik kan worden vastgesteld. Een voorbeeld daarvan is de onderstaande grafiek, waarin het elektriciteitsgebruik van diverse Horecagelegenheden in de Terminal is weergegeven:



2. Nadat de energiehoeveelheden per functiegebied zijn bepaald, worden de m²'s van de functiegebieden op basis van ruimtetabellen (m² overzichten) vertaald in PMC's, en kan het energieverbruik per PMC worden vastgesteld. In sommige gevallen is een functiegebied duidelijk één PMC, in andere gevallen betreft het meerdere PMC's. Dat kan in voorbeelden nader worden toegelicht:

- Het functiegebied 'Bagage' behoort geheel tot de PMC Aviation. Het energieverbruik van dit functiegebied kan daarom 100% aan Aviation worden toegerekend.
- Het functiegebied 'Sanitair', kan echter op meerdere PMC's betrekking hebben: betreft het een toilet in passagiersgebied, dan behoort tot de PMC Aviation. Is het een toilet dat gebruikt wordt door de huurders van kantoren, dan wordt het energieverbruik van deze specifieke toiletten toegerekend aan de PMC Rental Terminal.

Op basis van deze verdeling kunnen de kosten voor levering en transport van energie van de functiegebieden worden toegerekend naar de juiste PMC.

Water, overige personeelskosten en overige kosten:

- De kosten van water, overige overheadkosten TRE en overige kosten worden toegerekend op basis van de m²-verdeling van het gehele Terminalgebouw.

Wijze en frequentie van meten:

Hoeveelheden worden op basis van m² bestand per 1 juli voorgaand jaar eenmalig vastgesteld in de database van Terminal Viewer (computer systeem t.b.v. ruimtebeheer). Indien sprake is van een aanpassing van tarieven per 1 november (vaststelling vóór 1 juni) dan wordt als peilmoment aangehouden 1 januari daaraan voorafgaand, of zo mogelijk, een recentere datum. Een uitzondering geldt indien alleen de security tarieven worden aangepast per 1 november. Voor deze aanpassing wordt de peiling van 1 juli van het voorafgaande jaar aangehouden.

Kosten doorbelasting op basis van voorcalculatie, per 30 juni en 31 december vindt afrekening plaats op basis van werkelijk gerealiseerde kosten.

Beheerder:

Controller van de afdeling Terminal Real Estate

Doorbelasting D19 OU Aviation - US Utility Services, energiebelasting

Van : Kostenplaats 40343 US Utility Services/B Beheer

Aan : IC bedrijf 020 OU Aviation; kostenplaats 20236
IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV
IC bedrijf 911 Airport Property Management BV

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting van de kosten van energiebelasting (op elektriciteit en gas) aan OU Aviation (Terminal Real Estate), Schiphol Real Estate BV en Airport Property Management BV (APM).

Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

409195 Overige bedrijfskosten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

De energiebelasting voort uit de Wet Belastingen op Milieugrondslag en in deze Wet is bepaald dat energiebelasting wordt geheven op basis van de WOZ beschikkingen. De belasting is opgebouwd o.b.v. een staffel, wat betekent dat bij een hoger gebruik het tarief per kWh elektriciteit of per m³ gas lager wordt.

Schiphol Group kent drie WOZ beschikkingen: Terminal (= OU Aviation), Schiphol Real Estate en Airport Property Management (APM).

Doordat Schiphol meedoet aan de MeerJarenAfspraak-2, hoeft zij slechts voor elektriciteit energiebelasting te betalen tot een bovengrens van 10.000.000 kWh per WOZ beschikking. De drie bedrijfsonderdelen OU Aviation, SRE en APM hebben een energieverbruik dat de bovengrens van 10.000.000 kWh ruimschoots overschrijdt. Er wordt daardoor drie keer dit maximale bedrag betaald aan energiebelasting. De andere interne afdelingen (die rechtsreeks energie afnemen van US) hebben een veel lager energieverbruik. Besloten is om de kosten van de energiebelasting alleen door te rekenen aan de groepen Terminal Real Estate, SRE en APM en niet aan deze overige afdelingen. Overwegingen zijn de volgende:

- De doorberekening aan deze afdelingen zou zeer complex zijn, aangezien niet is vast te stellen in welk deel van de staffel het verbruik van de verschillende afdelingen heeft plaatsgevonden.
- Tevens is een doorbelasting aan overige gebruikers niet materieel. De kosten die samenhangen met het doorbelasten rechtvaardigen niet de opbrengsten die het voor deze overige gebruikers zou opleveren.

Voor de energiebelasting op gas zijn t.a.v. de verdeling dezelfde grondslagen toegepast als bij elektra.

De kosten van de energiebelasting worden één op één doorberekend, er worden geen opslagen over berekend.

Wijze en frequentie van meten:

Werkelijk verbruik van elektriciteit (in kWh) met een maximum van 10.000.000 kWh per WOZ. Verbruik per WOZ beschikking ligt vele malen hoger dan deze bovengrens, derhalve ontvangt Schiphol Group altijd een rekening voor het maximale aantal kWh van 10.000.000 per WOZ.

Voor de energiebelasting op gas is geen bovengrens ingesteld, daar deze belasting niet onder de MeerJarenAfspraak-2 valt. Ook hier geldt dat de energiebelasting wordt belast aan de 3 WOZ's op basis van hun gebruik.

Beheerder:

Controller van de afdeling Utility Services

Doorbelasting D20 OU Aviation - US Utility Services, onderhoud installaties

Van : Kostenplaats 40344 US Utility Services/I Instandhouding

Aan : IC bedrijf 030 OU Consumers
Diverse OU's binnen Aviation kostenplaats: 40245; 20326 en 40221

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting voor onderhoud aan installaties van andere afdelingen. Voor de afdeling Parkeren van OU Consumers onderhoudt US de verlichting op de parkeerterreinen.

Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

409195 Overige bedrijfskosten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Kostprijs: werkelijke kosten van de onderhoudswerkzaamheden, inclusief een opslag voor overhead van de afdeling, van de BA en van concern (op basis van toegerekende personeelskosten).

Wijze en frequentie van meten:

Op grond van kosten- en uurregistratie in het onderhoudsysteem Maximo, op continue basis.

Beheerder:

Controller van de afdeling Utility Services

Doorbelasting D21 OU Aviation - BG Bagage, BIG security

Van: Kostenplaats 20347 BG Bagage/MO Management & Ondersteuning/
M Manager

Aan: Kostenplaats 20220 OU Aviation (afdeling Security)

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting van de kosten voor de inhuur van BIG (Baggage Interhandler Group) aan de afdeling Security voor de door de BIG uitgevoerde werkzaamheden t.b.v. het Security-proces. Het betreft kosten voor de inhuur van manuren en kosten voor gehuurd materieel.

De BIG medewerkers dragen zorg voor de afhandeling van bagage van transferpassagiers die overstappen van de ene luchtvaartmaatschappij naar een andere luchtvaartmaatschappij. De bagage wordt veelal door verschillende afhandelaren behandeld. In de praktijk kreeg deze bagage weinig prioriteit, waardoor deze in het verleden vaak te laat werd aangeboden voor de aansluitende vlucht.

De aan Security doorbelaste kosten hebben betrekking op de volgende werkzaamheden:

- verwerken van bagage die security level 4 niet heeft gepasseerd en die handmatig door security level 5 moet,
- bedienen van de bomkar (paraat hebben van mensen voor het bedienen van een kar voor de afvoer van verdachte bagage),
- Security van odd-size baggage (bagage met niet standaard afmetingen, zoals ski's, golfassen, fietsen e.d.).

Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

404200 Inleenkrachten regulier

408010 Huur materieel en apparatuur

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Manuren: Werkelijke kosten inhuur = werkelijk aantal uren maal actueel inhuurtarief.

Materieel: Budgettaire doorbelasting voor gebruik van materieel (bagagekarren met trekker, deze zijn eigendom van een externe partij, dus de afdeling Bagage heeft voor deze activiteit huurkosten en géén afschrijvings- en vermogenskosten). Indien gedurende het jaar sprake is van afwijkingen >20% in activiteiten wordt de verdeelsleutel voor de werkelijke kosten aangepast. Aan het einde van het jaar wordt het definitieve gebruik berekend en wordt deze als correctie op de budgettaire boeking verwerkt.

Bovenop de kostprijsberekening wordt een opslag gehanteerd voor overhead van de afdeling Bagage en van de BA. De overhead van de BIG wordt toegerekend op basis van het aandeel van de BIG-werkzaamheden (feitelijke inzet) ten behoeve van security (zie Allocatiesleutel A1c OU Aviation). Er is geen sprake van inzet van eigen FTE's ten behoeve van de geleverde dienst, dus er wordt geen opslag berekend voor concern overhead.

Het bedrag dat wordt doorbelast betreft de directe kosten van de activiteit, inclusief de overheadkosten van de desbetreffende afdeling en van de BA (= integrale kostprijs). Dit betekent dat ook de kosten in aanmerking worden genomen van de kostenplaatsen zoals genoemd bij Allocatiesleutel A1c, voor zover van toepassing op de geleverde dienst. De opbrengst van de doorbelasting wordt geboekt op kostenplaats 20347.

Wijze en frequentie van meten:

De doorbelasting van materieel wordt gebaseerd op de verhouding van de directe uren van de BIG tussen Aviation en Security inzet. Dit zijn de uren zonder de coördinatoren. Deze verhouding is maandelijks op realisatie bekend.

Beheerder:

Controller van de afdeling Bagage

Doorbelasting D22 OU Aviation - C Capacity Management, proefdraaiplaats

Van: Kostenplaats 40233 C Capacity Management/ADI Analysis, Development & Implementation

Aan: IC bedrijf 913 VOF Proefdraaiplaats

Beschrijving doorbelasting:

Het uitvoeren van de administratieve beheersactiviteiten, waaronder het opstellen van financiële verslaggeving, en het zorg dragen voor instandhouding van het activum middels o.a. onderhoud en schoonmaak.

De VOF is opgericht op 1 juni 1993 met als doel het door de vennoten gezamenlijk en voor gemeenschappelijke rekening aanleggen en exploiteren van een proefdraaiplaats voor het testen van vliegtuigmotoren. Een proefdraaiplaats wordt voornamelijk gebruikt door luchtvaartmaatschappijen die hun onderhoud op Schiphol uitvoeren.

Naast Schiphol Group zijn de vennoten de KLM, Transavia en Martinair. Het dagelijkse beheer is uitbesteed aan de Schiphol Group. Hieronder wordt verstaan de goede zorg voor de exploitatie, bedrijfsvoering, onderhoud en technische en financiële administratie van de proefdraaiplaats.

Door de deelnemers in de VOF is een renteloze lening verstrekt bij de oprichting. In 2013 loopt het contract af en zal de renteloze lening worden afgelost door de VOF aan de leden.

De Schiphol Group heeft een belang van 50% in de VOF en consolideert partieel de resultaten mee in het groepsresultaat.

Reden van doorbelasting:

1. Wettelijk / verslaggevingstechnisch

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

846100 Diverse bedrijfsbaten

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelastingen:

De doorbelasting wordt gebaseerd op de werkelijke kosten (inclusief afschrijvings- en vermogenskosten) plus een opslag voor overhead van de afdeling en van de BA. De inzet van eigen FTE's is niet substantieel dus er wordt geen opslag berekend voor concern overhead.

Wijze en frequentie van meten:

Het tarief voor gebruik van de proefdraaiplaats wordt een maal per jaar vastgesteld in de vennotenvergadering en wordt zodanig bepaald dat de jaarlijkse beheerkosten worden gedekt en genoemde lening kan worden afgelost (zie ook allocatiesleutel A2 Deelnemingen Aviation).

Beheerder:

Controller van de afdeling Capacity Management

Doorbelasting D23 OU Aviation - C Capacity Management, beleidsadviezen

Van: Kostenplaats 40233	C Capacity Management/ADI Analysis, Development & Implementation
--------------------------------	---

Aan: IC bedrijf 030	OU Consumers
IC bedrijf 700	Schiphol Real Estate BV

Beschrijving doorbelasting:

De afdeling ADI voert diverse werkzaamheden uit op het gebied van capaciteitsanalyses, het opstellen van investeringsplannen voor korte en middellange termijn en de implementatie van deze plannen (opdrachtgeversrol).

Het grootste deel van deze werkzaamheden betreft luchtvaartactiviteiten. Er worden echter ook capaciteit- en bereikbaarheidsanalyses uitgevoerd ten behoeve van andere activiteiten zoals concessies, parkeren en real estate. Dit betreft bijvoorbeeld lange termijn onderzoeksvragen, uitmondend in beleidsadviezen over de bereikbaarheid over de weg en spoor van Schiphol. Voor deze werkzaamheden wordt een doorbelasting geboekt naar de OU Consumers en Schiphol Real Estate.

Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

846100 Diverse bedrijfsbaten

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

De doorbelasting wordt gebaseerd op de ingeschatte tijdsbesteding plus een opslag voor overhead van de afdeling CAP en een toeslag voor de BA en voor concernoverhead op basis van de toegerekende personeelskosten.

Wijze en frequentie van meten:

Jaarlijks wordt vanuit de overall planning een inschatting van de tijdsbesteding gemaakt.

Beheerder:

Controller van de afdeling Capacity Management

3.2 Doorbelastingen OU Consumers

Leeswijzer

De doorbelastingen van OU Consumers staan in deze tabel op volgorde van grootte.

Overzicht doorbelastingen welke direct / indirect effect hebben op toerekening naar luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation & PMC Security) |

Nr.	Reden	Soort	Kpl. OU Consumers	Naam Afdeling	Ontvangende OU
D8	2	Gebruik diverse parkeerterreinen door medewerkers Schiphol Group	30260	Consumer Products/Schiphol Parking/Parking Top/Parking Products	OU Staven
D7	2	Gebruik P22 voor bezoekers en dienstvoertuigen	30260	Consumer Products/Schiphol Parking/Parking Top/Parking Products	OU Staven

Doorbelasting D7 OU Consumers - Consumer Products, parkeerterrein

Van : Kostenplaats 30260 Consumer Products/Schiphol Parking/Parking Top/Parking Products

Aan : IC bedrijf 010 OU Staven

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting aan de OU Staven voor het gebruik van parkeerterrein P22 voor dienstvoertuigen en bezoekers van het Schiphol Hoofdgebouw.

Reden van doorbelasting:

2. Registratie opbrengsten

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

350095 Overige bedrijfsbaten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Aantal parkeerplaatsen * tarief per plaats.

Het totaal aantal parkeerplaatsen op P 22 is 302. Hiervan worden er 190 doorbelast aan de OU Staven. De overige 112 plaatsen worden gebruikt voor verhuur aan derden (Aviport, rechtstreekse verhuur aan bezoekers diverse gebouwen).

Het tarief is gelijk aan de integrale kostprijs, waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten. De kostprijs per parkeerplaats wordt berekend op basis van de kostprijs per parkeerterrein, gedeeld door het aantal plaatsen per terrein.

Wijze en frequentie van meten:

Aantal plaatsen is vastgesteld en wordt jaarlijks geverifieerd.

Beheerder:

Controller van OU Consumers

Doorbelasting D8 OU Consumers - Consumer Products, parkeren

Van: Kostenplaats 30260 Consumer Products/Schiphol Parking/Parking Top/Parking Products

Aan: IC bedrijf 010 OU Staven

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting aan de OU Staven door OU Consumers, als exploitant van het parkeerproduct, voor het gebruik van diverse parkeerterreinen ten behoeve van het personeel in dienst van Schiphol Group. Zie voor allocatie vanuit OU staven A5.

Reden van doorbelasting:

2. Registratie opbrengsten

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

350095 Overige bedrijfsbaten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Werkelijk aantal parkeerbevoegdheden per parkeerterrein * standaard tarief per parkeerbevoegdheid.

Het tarief is gelijk aan de integrale kostprijs, waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten. De kostprijs per parkeerplaats wordt berekend op basis van de kostprijs per parkeerterrein, gedeeld door het aantal plaatsen per terrein.

Wijze en frequentie van meten:

Het werkelijke aantal bevoegdheden wordt maandelijks vastgesteld (op de 15^e) op grond van de verleende autorisaties die gekoppeld zijn aan de Schipholpas welke geadministreerd wordt in een computersysteem. Op basis van dit aantal wordt het door te belasten bedrag voor die maand vastgesteld.

Beheerder:

Controller van OU Consumers

3.3 Doorbelastingen OU SRE en SRE deelnemingen

Leeswijzer

De doorbelastingen van OU SRE en Tristar BV, als een deelneming van SRE, zijn op volgorde van grootte weergegeven.

Overzicht doorbelastingen (welke direct / indirect effect hebben op toerekening naar luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation & PMC Security))

Nr.	Reden	Soort	Kpl.	Naam Afdeling	Ontvangende OU
OU SRE					
D2	2	Verhuur vastgoed	70600	Terminal Verhuringen / Terminal Verhuringen	OU staven
D5	2	Werkzaamheden specifieke huudersvoorzieningen/Wensen	70600	Terminal Verhuringen / Terminal Verhuringen	Diverse OU's
OU Tristar BV					
D12	2	Verhuur vastgoed	70001	Directie/Algemeen	Schiphol Telematics
D13	2	Verhuur parkeerplaatsen	70001	Directie/Algemeen	Schiphol Telematics

3.3.1 Doorbelastingen OU SRE

Doorbelasting D2 OU SRE - Terminal Verhuringen, m² sleutel

Van: Kostenplaats 70600 Terminal Verhuringen/Terminal Verhuringen

Aan: IC bedrijf 010 OU Staven

Beschrijving doorbelasting:

Het terminal complex kent verschillende 'gebruikers' die middels de m² sleutel de ruimten gealloceerd krijgen. Aviation en Security voor de publieke ruimten (ten behoeve van passagiers). SRE voor de verhuurbare ruimten. Consumers voor de commerciële ruimten, zoals winkels en horeca.

Deze doorbelasting van Terminal Verhuringen naar de OU Staven betreft toerekening van ruimten die worden gebruikt door interne partijen, zoals kantoorruimten die in gebruik zijn bij Schiphol medewerkers. Doorbelasting vindt plaats aan de OU Staven Facilitaire dienst. Deze alloceert de kosten naar de PMC's (gebruikers) zie hiervoor A2 bij paragraaf 4.6.

Reden van doorbelasting:

2. Registratie opbrengsten

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

320095 Verhuur vastgoed intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Vast bedrag op basis van het verhuurcontract: aantal m²'s vvo (verhuurbare vloer oppervlakte) en prijs/m² vvo.

Tevens wordt ter dekking van exploitatiekosten (=servicekosten) een voorschot servicekosten per verhuurde m² in rekening gebracht. Per vastgoedobject wordt jaarlijks een voorschot tarief per m² vooraf vastgesteld op basis van het werkelijke niveau van exploitatiekosten in het voorafgaande boekjaar. In het tweede kwartaal van het volgende jaar zijn alle kosten inzichtelijk en wordt een definitieve afrekening gemaakt.

De prijs / m² vvo is gelijk aan de integrale kostprijs, waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten. De kostprijs per m² vvo verschilt per gebouwdeel in het Terminalcomplex en wordt berekend op basis van de kostentoekening zoals beschreven bij D18 en A10 van OU Aviation.

Wijze en frequentie van meten:

Verhuring wordt bijgehouden in het verhuringensysteem van SRE, mutaties vinden plaats op grond van wijziging van gebruik. Facturering vindt maandelijks plaats met behulp van het systeem waarmee ook de externe verhuringen worden gedaan.

Beheerder:

Controller van OU SRE

Doorbelasting D5 OU SRE Terminal Verhuringen, huurders aanpassingen

Van: Kostenplaats 70600 Terminal Verhuringen/Terminal Verhuringen

Aan: Diverse OU's (kostenplaats wisselt per project)

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting voor specifieke werkzaamheden in het Terminal Complex, ten behoeve van interne huurders. Te denken valt hierbij aan het verplaatsen van wanden, stopcontacten en het aanbrengen van niet-standaard voorzieningen zoals balies voor een ontvangstruimte. Deze kosten zijn geen service kosten. Activiteiten vinden plaats onder verantwoordelijkheid van Terminal Verhuringen.

Reden van doorbelasting:

2. Registratie opbrengsten

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

350095 Overige bedrijfsbaten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Werkelijke kosten (kostprijs (factuurbedrag van derden) plus overhead van de afdeling en van de BA) van de werkzaamheden. De werkzaamheden worden vrijwel altijd uitbesteed, dus er is geen sprake van toerekening van kosten van concernoverhead op basis van toegerekende personeelskosten.

Wijze en frequentie van meten:

Kosten worden doorbelast op grond van gegeven opdracht en ontvangen factuur.

Beheerder:

Controller van OU SRE

3.3.2 Doorbelastingen OU Tristar BV

Doorbelasting D12 OU Tristar BV – Directie, gebouwhuur

Van: Kostenplaats 70001 Directie/Algemeen

Aan: IC bedrijf 910 Schiphol Telematics BV/CV (geen kostenplaats in oracle)

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting voor huur van gebouwen van OU Tristar BV aan Schiphol Telematics. Schiphol Telematics is een deelneming van Schiphol Group en zij verzorgt netwerkdiensten voor derden en voor Schiphol Group (waaronder Aviation). Zie voor gerelateerde doorbelasting paragraaf 3.7 D1 Connectivity diensten.

Reden van doorbelasting:

2. Registratie opbrengsten

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

320095 Verhuur vastgoed intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Vast bedrag op basis van het verhuurcontract: aantal m²'s vvo (verhuurbare vloer oppervlakte) / omvang perceel m²'s en prijs/m² vvo / terrein. De prijs / m² vvo is gelijk aan de integrale kostprijs, waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten. De kostprijs per m² vvo wordt vastgesteld op basis van de kostprijs van het betreffende gebouw, gedeeld door het aantal m² vvo dat is vastgesteld gebruik makende van de NEN-methodiek zoals beschreven bij D18 OU Aviation.

Tevens wordt ter dekking van exploitatiekosten (=servicekosten) een voorschot servicekosten per verhuurde m² in rekening gebracht. Per vastgoedobject wordt jaarlijks een voorschot tarief per m² vooraf vastgesteld op basis van het werkelijke niveau van exploitatiekosten in het voorafgaande boekjaar. In het tweede kwartaal van het volgende jaar zijn alle kosten inzichtelijk en wordt een definitieve afrekening gemaakt.

Wijze en frequentie van meten:

Verhuring wordt bijgehouden in het verhuringensysteem van SRE, mutaties vinden plaats op grond van wijziging van gebruik. Facturering vindt maandelijks plaats met behulp van het systeem.

Beheerder:

Controller van OU SRE

Doorbelasting D13 OU Tristar BV – Directie, huur parkeerplaatsen

Van: Kostenplaats 70001 Directie/Algemeen

Aan: IC bedrijf 910 Schiphol Telematics BV/CV

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting voor de huur van parkeerplaatsen van OU Tristar aan Schiphol Telematics. Schiphol Telematics is een deelneming van Schiphol Group en zij verzorgt netwerkdiensten voor derden en voor Schiphol Group (waaronder Aviation). Zie voor gerelateerde doorbelasting paragraaf 3.7 D1 Connectivity diensten.

Reden van doorbelasting:

2. Registratie opbrengsten

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

340095 Autoparkeergelden intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Vast bedrag op basis van contract: aantal plaatsen * tarief. Dit tarief is gelijk aan de integrale kostprijs, waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten. De kostprijs per parkeerplaats wordt berekend op basis van de kostprijs van het parkeerterrein, gedeeld door het aantal plaatsen op dit terrein.

Wijze en frequentie van meten:

Het aantal plaatsen is het werkelijke aantal, dit kan tussentijds wijzigen. Indien dit wijzigt wordt het contract en de doorbelasting aangepast.

Beheerder:

Controller van OU SRE

3.4 Doorbelastingen OU ICT

OU ICT heeft geen doorbelastingen. Alle kosten en opbrengsten worden direct gealloceerd naar PMC's.

3.5 Doorbelastingen OU PRO

Leeswijzer

De doorbelastingen van OU PRO zijn op volgorde van grootte weergegeven.

Overzicht doorbelastingen welke direct / indirect effect hebben op toerekening naar luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation & PMC Security) :

Nr.	Reden	Soort	Kpl. OU PRO	Naam Afdeling	Ontvangende OU*
D1	3	Activeerbare uren projectmanagement	80300	PROjectmanagement Schiphol/Project management	OU Aviation OU Consumers Schiphol Real Estate BV
D2	4	Resultaat	80100	PROjectmanagement Schiphol/Directie PRO	OU Aviation OU Consumers Schiphol Real Estate BV

* de ontvangende kostenplaats is afhankelijk van het specifieke project.

Doorbelasting D1 OU PRO – PROjectmanagement, uren**Van: Kostenplaats 80300 PROjectmanagement Schiphol/Projectmanagement****Aan: IC bedrijf 020 OU Aviation
IC bedrijf 030 OU Consumers
IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV****Beschrijving doorbelasting:**

PROjectmanagement Schiphol (PRO) voert het projectmanagement over de grote infrastructurele projecten op Schiphol. Daarbij moet worden gedacht aan projecten als uitbreidingen van de terminal, waaronder de aanleg van bagagekelder en systeem, de bouw van een nieuwe pier of de aanleg van een nieuwe baan.

PRO belast de kosten voor het projectmanagement door aan opdrachtgevende OU's. Deze doorbelasting betreft projectmanagement uren die door interne en externe medewerkers van PRO worden verantwoord op projecten die zich bevinden in de ontwerp-, realisatie- en nazorgfase van de opdrachtgevende OU's. Deze projecturen zijn activeerbaar in de desbetreffende projecten bij de opdrachtgevende OU.

Reden van doorbelasting:

3. Kosten te activeren bij ontvanger

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

350095 Overige bedrijfsbatens intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelastingen:

Werkelijk afgenomen aantal uren per project (o.b.v. urenregistratie) * tarief per uur.

Het tarief wordt berekend op basis van de directe salariskosten binnen PRO (voornamelijk personeelskosten inclusief sociale lasten, welke verschillen per functie) met als opslag de NFC Index (standaard opslag voor werkplekkosten en overhead). Reden voor deze wijze van tariefstelling is allereerst volledigheid van de te activeren kosten. Daarnaast speelt ook vergelijkbaarheid met markttarieven een rol. Deze wijze van doorbelasting is gekozen om de aansturing van deze eenheid zo marktconform mogelijk te kunnen laten plaatsvinden. Uiteindelijk wordt aan de PMC's niet meer dan de feitelijke kosten in rekening gebracht omdat het resultaat dat PRO boekt naar rato van het projectvolume ten gunste van de PMC's wordt gebracht. De OU PRO krijgt echter intern geen kosten doorbelast voor bijvoorbeeld het gebruik van huisvesting-, en ICT - faciliteiten, omdat OU Staven en OU ICT direct alloceren aan de PMC's van de opbrengstgenererende OU's. Gevolg is dat er een resultaat ontstaat bij de OU PRO. Dit resultaat wordt doorbelast aan de OU's Aviation, Consumers, Schiphol Concern (zie hierna doorbelasting D2 OU PRO). Dit heeft ook tot gevolg dat er voor de OU PRO geen concernoverhead wordt berekend, deze wordt immers alleen aan BA's gealloceerd. Omdat PRO haar resultaat doorbelast aan de OU's leidt dit tot een zuivere toerekening van kosten en resultaat.

NB. Het betreft hier alleen de inzet van uren, PRO zet geen eigen activa in bij de uitvoering van het Projectmanagement.

Wijze en frequentie van meten:

Kosten worden op maandbasis op grond van urenregistratie doorbelast

Beheerder:

Controller van OU PRO

Doorbelasting D2 OU PRO - PROjectmanagement, exploitatieresultaat**Van:** Kostenplaats 80100 PROjectmanagement Schiphol/Directie PRO

Aan:	IC bedrijf 020	OU Aviation
	IC bedrijf 030	OU Consumers
	IC bedrijf 700	Schiphol Real Estate BV

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting van het exploitatieresultaat van de OU PRO. Het exploitatieresultaat van de OU PRO dient per saldo, vanwege het feit dat PRO behandeld wordt als een Service Unit, nihil te zijn.

Doordat een aantal doorbelastingen, welke wel onderdeel uitmaken van de tariefstelling van PRO, niet worden geëffectueerd (zie D1), ontstaat een exploitatieresultaat van de OU PRO. Dit exploitatieresultaat wordt 'terug vergoed' aan de OU's die een doorbelasting ontvangen voor de projectmanagement diensten van PRO (zie D1)

Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

409195 Overige bedrijfskosten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Werkelijk resultaat naar rato van het projectvolume (projectkosten).

Wijze en frequentie van meten:

Jaarlijks bij het vaststellen van exploitatie.

Beheerder:

Controller van OU PRO

3.6 Doorbelastingen OU Staven

OU Staven heeft slechts één doorbelasting (salariskosten van gedetacheerde medewerkers naar voornamelijk internationale deelnemingen, op deze doorbelasting komt een toeslag voor BA en concernoverhead op grond van de FTE sleutel). Deze doorbelasting heeft geen direct / indirect effect op de toerekening naar luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation & PMC Security), vóór allocatie door de OU staven wordt deze doorbelasting op de kosten in mindering gebracht. Alle overige kosten en opbrengsten worden direct gealloceerd naar PMC's.

3.7 Doorbelastingen deelnemingen Alliances & Participations

Overzicht doorbelastingen

Nr.	Reden	Soort	Van: IC bedrijf	Naam	Ontvangende OU
D1	1	Connectivity diensten	910	Schiphol Telematics	Diverse OU's
D2	1	Detachering medewerkers	801	Dartagnan	OU ICT

Doorbelasting D1 OU Schiphol Telematics - connectivity diensten

Van: IC bedrijf 910 Schiphol Telematics *

Aan: Diverse OU's (kostenplaats wisselt per project)
IC bedrijf 801 Dartagnan
IC bedrijf 908 SDBV

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting van diensten die door Schiphol Telematics worden uitgevoerd ten behoeve van diverse OU's. Schiphol Telematics (ST) is een 100% dochter van Schiphol Group. ST levert netwerkdiensten aan diverse interne Schiphol Group afdelingen binnen de OU Aviation, OU Consumers, OU ICT en aan de dochterondernemingen Dartagnan en Schiphol Dienstverlening.

De geleverde diensten hebben betrekking op netwerkdiensten t.b.v. datatransport. Het transport van data vindt plaats via de door ST verhuurde bekabeling (koper en glas) in de terminal, de brandweerposten en het gebouw voor sneeuw- en gladheidmaterieel. ST levert deze diensten zowel aan derden als aan Aviation tegen vergelijkbare marktconforme tarieven.

De telecommunicatie (spraak) loopt niet via ST maar wordt door de OU ICT via externe leveranciers betrokken.

Reden van doorbelasting:

1. Wettelijk/verslaggevingstechnisch

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

350095 Overige bedrijfsbaten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Het tarief voor de verschillende diensten die ST levert ten behoeve van luchtvaartactiviteiten is gelijk aan de integrale kostprijs, waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten.

ST levert de volgende diensten binnen Schiphol Group:

- Koperverbindingen in gebouwen en in het terrein
- Glasvezelverbindingen in gebouwen en in het terrein
- Gebouwbekabeling
- LAN (Ethernet) aansluitingen
- Digitale vaste verbindingen (64 Kbit/s – 2 Mbit/s)
- Wireless Lan connectiviteit
- Beschikbaar stellen kastruimte in technische ruimten

Daarnaast worden nog regiediensten geleverd:

- Ondersteuning door monteurs van ST op uurbasis
- Projectmanagement voor verbouwingsprojecten.

De diensten van ST worden over het algemeen geleverd in een full service concept, op basis van een abonnementstarief per maand. Het full serviceconcept betekent dat de volgende services zijn verbonden aan de bovengenoemde diensten:

- *Onderhoud:* ST zorgt voor het op peil houden van de infrastructuur door het uitvoeren van onderhoud. Dit kan bijvoorbeeld inhouden het vervangen van kabels of connectoren

indien dit door slijtage noodzakelijk is. Tevens kan hiertoe additioneel een onderhouds- en servicecontract worden afgesloten bij de oorspronkelijke installateur.

- *Storingsopvolging:* ST reageert op storingsmeldingen van de eindgebruiker op het ST storingsnummer. Afhankelijk van een met de eindgebruiker afgesloten serviceniveau reageert ST binnen een afgesproken termijn op de melding. Hiertoe heeft ST een servicedesk ingericht die 7 x 24 h storingsmeldingen aanneemt; heeft ST waakdienstmedewerkers in dienst die de analyse van storingsmeldingen uitvoert en opdracht geeft aan storingsmonteurs. Voor de inzet van deze storingsmonteurs heeft ST een contract afgesloten met een installatiebedrijf.
- *Registratie van de infrastructuur en de aan klanten geleverde diensten in een geautomatiseerd kabel- en ader registratiesysteem.* ST draagt zorg voor de instandhouding van een systeem (investeringen en servicecontracten); het registreren van de infrastructuur en diensten in dit systeem en het bijhouden van mutaties in dit systeem. De activiteit wordt uitgevoerd door een team van deskundige infrastructuur beheerders en is noodzakelijk t.b.v. een adequaat leveringsproces aan de klant en is nodig voor het kunnen oplossen van storingsen.
- *Instandhouding van een geautomatiseerd tekeningenpakket van de infrastructuur (CAD systeem).* Deze activiteit wordt uitgevoerd door tekenaars. De activiteit is noodzakelijk voor adequaat beheer en storingsbeheer en is tevens noodzakelijk om op een kwalitatief goede manier uitbreidingen en wijzigingen te kunnen uitvoeren.
- *Customer support.* De klant kan voor alle mogelijke vragen over het gebruik van de infrastructuur terecht bij het salesteam en servicedesk van ST.

Het abonnementsstarief per maand is opgebouwd uit de volgende kostencomponenten:

1. Afschrijvingskosten gebaseerd op de investeringen in productiemiddelen die nodig zijn (geweest) voor het leveren van de dienst;
2. Financieringskosten voor de investeringen en de daar bij behorende projectkosten;
3. Kosten van de services: onderhoud, storingsopvolging, registratie in het geautomatiseerd kabel- en ader registratiesysteem, instandhouding van het CAD systeem, customer support;
4. Overheadkosten: Directie ST, facturatie, Sales en Marketing (account management), Productontwikkeling, Business ontwikkeling, klantondersteuning bij initiële verkoop, instandhouding Kantoorautomatisering, instandhouding Werkorder administratiesysteem:

Een aantal diensten van ST zijn samengestelde diensten. De Lan dienstverlening wordt bijna altijd in combinatie met gebouwbekabeling geleverd. De kostprijs van de dienst bestaat dan uit de kostprijs van de samenstellende delen.

De kostprijs voor regiewerkzaamheden worden gebaseerd op de loonkosten van de ingezette manuren. Hier bovenop wordt een opslag berekend voor huisvestingskosten en kosten van overhead. Eventueel ingekochte diensten van toeleveranciers worden zonder opslag doorberekend.

De diensten worden individueel doorgerekend aan de verschillende afdelingen binnen Schiphol Group

Wijze en frequentie van meten:

O.b.v. contractenregister van Schiphol Telematics worden maandelijks facturen verstuurd naar alle afnemers (huurders) van de kabels.

Beheerder:

Controller van Schiphol Telematics

* IC bedrijf in Oracle voor afstemmen van intercompany bedragen maar geen basisadministratie in Oracle.

Doorbelasting D2 OU Dartagnan - detachering**Van: IC Bedrijf 801 Dartagnan *****Aan: IC bedrijf 060 OU ICT****Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting voor de detachering van medewerkers van Dartagnan bij SU ICT. Dartagnan is sinds september 2004 een 100% dochter van Schiphol Group. Dartagnan is specialist op het gebied van biometrische identificatie (irisscan en vingerafdrukken) die op luchthavens maar ook bij andere ondernemingen kan worden toegepast. Dartagnan voert werkzaamheden uit voor de OU ICT. Medewerkers van Dartagnan worden ingezet ten behoeve van ICT projecten binnen diverse bedrijfsonderdelen van Schiphol Group.

Reden van doorbelasting:

1. Wettelijk/verslaggevingstechnisch

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

350095 Overige bedrijfsbatens intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Werkelijk aantal geleverde uren x tarief per geleverd uur. Het tarief is gelijk aan de kostprijs per uur inclusief een opslag voor overhead van de Dartagnan organisatie, voor de BA overhead en voor de Concern overhead (op basis van toegerekende personeelskosten). Voorzover deze diensten bij afdelingen worden ingezet die ten behoeve van luchtvaartactiviteiten diensten leveren, worden deze uren toegerekend aan de desbetreffende PMC's.

Wijze en frequentie van meten:

Op grond van urenregistratie vindt doorbelasting plaats

Beheerder:

Controller van Dartagnan

* IC bedrijf in Oracle voor afstemmen van intercompany bedragen maar geen basisadministratie in Oracle.

3.8 Doorbelastingen deelnemingen Aviation

Overzicht doorbelastingen welke direct / indirect effect hebben op toerekening naar luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation & PMC Security)

Nr.	Reden	Soort	Van: IC bedrijf	Naam	Ontvangende OU
D1	1	Karren regulatie & Lost & Found van SDBV	908	Schiphol Dienstverlening BV	OU Aviation
D2	1	Beveiligingstaken van SDBV	908	Schiphol Dienstverlening BV	OU Aviation
D3	1	Detachering van bagagepersoneel	908	Schiphol Dienstverlening BV	OU Aviation

De activiteiten van Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) vallen onder de luchtvaartactiviteiten. De kosten en opbrengsten en de activa van SDBV worden daarom voor 100 % toegerekend naar de BA Aviation (deels PMC Aviation, deels PMC Security zie beschrijving allocatiesleutel A1 SDBV). Uit oogpunt van kosten verlaging worden de activiteiten van SDBV niet uitgevoerd binnen een afdeling van NVLS, maar zijn deze activiteiten ondergebracht in een aparte entiteit SDBV. De medewerkers van SDBV hebben een eigen CAO. In deze CAO is onder meer een regeling opgenomen met betrekking tot een winstuitkering, welke ten laste komt van het positieve netto resultaat van het voorafgaande kalenderjaar (art. 27.1 CAO SDBV). Om invulling te kunnen geven aan deze regeling wordt in de tariefstelling van SDBV een winstopslag meegenomen. Dit betekent dat aan OU Aviation een doorbelasting voor de diensten van SDBV plaatsvindt, inclusief een winstopslag. Door de 100 % allocatie aan BA Aviation komt deze winstopslag (na aftrek van de kosten van de winstdelingsregeling) echter uiteindelijk weer ten goede aan de luchtvaartactiviteiten. Per saldo blijft voor de PMC's Aviation en Security de kostprijs voor de SDBV diensten over (welke lager is dan wanneer deze activiteiten zouden worden uitgevoerd door medewerkers van NVLS).

Doorbelasting D1 Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) - karrenregulatie

Van: IC bedrijf 908 SDBV *

Aan: kostenplaats 20212 OU Aviation – PS Passenger Services/M Manager/CAP
Capaciteitsmanagement

Beschrijving doorbelasting karrenregulatie:

SDBV draagt zorg voor de regulatie van de bagage karren t.b.v. passagiers op de luchthaven. Dit betreft zowel de karren die gebruikt worden voor ruimbagage, als de karretjes die gebruikt worden voor handbagage.

De passagiers kunnen de bagage karren op vaste plaatsen oppakken, gebruiken en deze vervolgens op een andere locatie op de luchthaven terug zetten. SDBV zorgt voor voldoende karren op de juiste locaties op de luchthaven.

Beschrijving doorbelasting Lost & Found:

SDBV beheert het bureau Lost & Found, dit bureau verzorgt de inname van gevonden voorwerpen en het uitgeven van deze voorwerpen aan rechtmatige eigenaren.

Reden van doorbelasting:

1. Wettelijk/verslaggevingstechnisch

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

350095 Overige bedrijfsbaten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

De kosten die voor deze activiteiten worden gemaakt betreffen hoofdzakelijk personeelskosten voor karrenregulatie en Lost en Found, daarnaast worden de kosten van het materieel – karren en auto's die de verzamelde karren vervoeren – opgenomen in de calculatie. Op basis van werkelijke kosten (voorcalculatie) wordt een kostprijs vastgesteld voor de totale activiteit, inclusief een toeslag voor overhead van SDBV plus een winstopslag (het tarief is dus inclusief afschrijvings- en vermogenskosten). Het definitieve tarief komt tot stand na een onderhandelingsproces. De uitkomst wordt vastgelegd in een contract. Dit contract vormt de basis voor de doorbelasting. Deze kosten worden maandelijks doorbelast aan Aviation.

Het resultaat van SDBV wordt ten gunste / laste van BA Aviation gebracht (zie Allocaties dochters en deelnemingen A1 (4.8)).

Wijze en frequentie van meten:

Primair worden kosten voorcalculatorisch vastgesteld en maandelijks doorbelast. Ad hoc worden op basis van nacalculatie extra activiteiten in rekening gebracht.

Beheerder:

Controller van SDBV

* IC bedrijf in Oracle voor afstemmen van intercompany bedragen maar geen basisadministratie in Oracle.

Doorbelasting D2 Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) - security werkzaamheden

Van: IC bedrijf 908 SDBV *

Aan: kostenplaats 20233 OU Aviation – SEC Security/CPS Company & Public Security

Beschrijving doorbelasting:

SDBV voert algemene beveiligingstaken uit op de locatie Schiphol, dit betreffen taken die worden uitgevoerd in opdracht van de afdeling Security. Deze taken vallen niet onder de Wet beveiliging Luchtvaart, maar betreffen onder andere surveillance, deurcontroles etc. De afdeling Security maakt gebruik van deze diensten voorzover zij voor de ordelijke afhandeling van de operatie daar behoefte aan heeft. Afhankelijk van het soort dienstverlening belast Security deze diensten door aan de verschillende OU's.

Reden van doorbelasting:

1. Wettelijk/verslaggevingstechnisch

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

350095 Overige bedrijfsbaten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Op basis van werkelijke kosten (voorcalculatie) wordt een kostprijs vastgesteld voor de totale activiteit, inclusief een toeslag voor overhead van SDBV plus een winstoverslag. Het definitieve tarief komt tot stand na een onderhandelingsproces. De uitkomst wordt vastgelegd in een contract. Dit contract vormt de basis voor de doorbelasting.

De kosten die voor deze activiteiten worden gemaakt betreffen hoofdzakelijk personeelskosten, er is geen sprake van inzet van activa. Deze kosten worden maandelijks doorbelast aan Security.

Doorbelasting vindt plaats op basis van de werkelijke inzet x vastgestelde prijs.

Wijze en frequentie van meten:

De prijs wordt vooraf vastgesteld. De inzet wordt maandelijks achteraf o.b.v. werkelijkheid gefactureerd.

Beheerder:

Controller van SDBV

* IC bedrijf in Oracle voor afstemmen van intercompany bedragen maar geen basisadministratie in Oracle.

Doorbelasting D3 Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) - BIG

Van: IC bedrijf 908 SDBV *

Aan: kostenplaats 20347 OU Aviation – BG Bagage/MO Management & Ondersteuning/M Manager

Beschrijving doorbelasting:

SDBV detacheert personeel aan de afdeling Bagage voor werkzaamheden in het kader van de activiteit Bagage Interhandler Group, het transfereren van bagage tussen de afhandelaren.

De BIG medewerkers dragen zorg voor de afhandeling van bagage van transferpassagiers die overstappen van de ene luchtvaartmaatschappij op een vlucht van een andere luchtvaartmaatschappij. De bagage wordt veelal door verschillende afhandelaren behandeld. In de praktijk kreeg deze bagage weinig prioriteit, waardoor deze in het verleden vaak te laat werd aangeboden voor de aansluitende vlucht.

Reden van doorbelasting:

1. Wettelijk/verslaggevingstechnisch

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

350095 Overige bedrijfsbaten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

De kosten die voor deze activiteiten worden gemaakt betreffen hoofdzakelijk personeelskosten, er is geen sprake van inzet van activa van SDBV. Op basis van werkelijke kosten (voorcalculatie) wordt een kostprijs vastgesteld voor de totale activiteit, inclusief een toeslag voor overhead van SDBV plus een winstopslag. Het definitieve tarief komt tot stand na een onderhandelingsproces. De uitkomst wordt vastgelegd in een contract. Dit contract vormt de basis voor de doorbelasting. Doorbelasting vindt plaats op basis van de werkelijke inzet x vastgestelde prijs. Deze kosten worden maandelijks doorbelast aan Aviation.

Wijze en frequentie van meten:

De prijs wordt vooraf vastgesteld. De inzet wordt maandelijks achteraf o.b.v. werkelijkheid gefactureerd.

Beheerder:

Controller van SDBV

* IC bedrijf in Oracle voor afstemmen van intercompany bedragen maar geen basisadministratie in Oracle.

