

Toerekeningsysteem Luchtvaartactiviteiten Schiphol Group op de luchthaven Schiphol



Geldig vanaf 1 januari 2007
voor een periode van 4 jaar

Versie inclusief wijzigingen op Toerekeningsysteem na
formele goedkeuring op 25 april 2007,
tot en met consultatie van de tarieven vanaf 1 april 2010

13 oktober 2009



Beschrijving toerekeningsysteem voor kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten
Goedgekeurd door de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit op 25 april
2007. Zaaknr. 200057 – Formele toetsing toerekeningsysteem NVLS 2006

Het rapport d.d. 20 december 2006 inzake het toerekeningsysteem vormt samen met de Nota
van Wijzigingen d.d. 17 april 2007 de formele beschrijving van het Toerekeningsysteem. In
formele zin zijn de documenten van 20 december 2006 en 17 april 2007 bepalend.

Schiphol, mei 2007

Voorwoord

In het wetsvoorstel ter “Wijziging van de Wet Luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol” (28074) is onder andere de economische regulering van de luchtvaartactiviteiten opgenomen. Bij inwerkingtreding van deze wet op 19 juli 2006 is de goedkeuring van de Havengeldregeling onder artikel 36 van de Luchtvaartwet vervangen door de sector specifieke regulering, zoals in dit wetsvoorstel en bijbehorende Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) beschreven.

In artikel 8.25g van de Wet Luchtvaart is beschreven dat de exploitant een toerekeningsstelsel voor kosten en opbrengsten voor de luchtvaartactiviteiten moet opstellen en dit ter goedkeuring moet voorleggen aan de raad van bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa).

Schiphol Group heeft op 20 juli 2006 het toerekeningsstelsel ter goedkeuring aangeboden aan de NMa. Na indiening heeft de NMa verklaard dat zij op grond van het voorliggende document niet tot inhoudelijke behandeling kon overgaan omdat zij de beschikbaar gestelde informatie niet vond voldoen aan de eisen zoals die door de wet worden gesteld. In de afgelopen maanden heeft Schiphol Group zo goed mogelijk aan de gestelde informatie vragen voldaan. Verder heeft overleg plaatsgevonden over onderwerpen waarover Schiphol Group en de NMa verschillende zienswijzen hebben ten aanzien van de toepassing van de wet- en regelgeving met betrekking tot de toerekenbaarheid aan luchtvaartactiviteiten.

Om duidelijkheid aan de markt en aan de eigen positie van Schiphol Group te verschaffen hebben wij besloten de toerekening van de punten waarover verschil van inzicht bestond aan te passen conform de visie van de NMa. Schiphol Group is voornemens om deze punten wederom aan de orde te stellen bij de evaluatie van de wet of op een eerder moment, mocht dit opportuun zijn.

Teneinde maximale helderheid aan alle partijen te geven kiest Schiphol Group ervoor om de bedoelde punten hier te noemen. Bij elk punt wordt kort de argumentatie weergegeven met betrekking tot de wijze waarop de toerekening aan luchtvaartactiviteiten volgens Schiphol Group zou moeten plaatsvinden.

- **Prijsvorming voor interne leveringen**

Naast luchtvaartactiviteiten, zoals gedefinieerd in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol artikel 2, onderneemt NVLS ook een aantal niet-luchtvaartactiviteiten. Deze activiteiten worden ondernomen omdat hiervoor een externe markt aanwezig is. Ten behoeve van de uitvoering van luchtvaartactiviteiten wordt een aantal diensten afgenomen van niet-luchtvaart onderdelen. In de situatie dat NVLS alleen luchtvaartactiviteiten zou uitvoeren, dan werden deze diensten niet intern voortgebracht en moesten deze diensten worden afgenomen van een externe leverancier. Schiphol Group is van mening dat voor deze leveringen als tarief de actuele externe prijs dient te worden gehanteerd. Schiphol Group is van mening dat de hantering van de actuele externe prijs wordt ondersteund door de wet- en regelgeving. In de specifieke **toelichting op artikel 8 (p. 40)** wordt allereerst uitleg gegeven aan het beginsel van dual till: “.. luchtvaartactiviteiten en de overige activiteiten worden geheel eigenstandig verricht..”. Verder zegt de **Nota van toelichting op de AMVB (p. 21)** dat, om te voldoen aan de verplichtingen van de Wet, het noodzakelijk is dat de exploitant niet alleen in de financiële verantwoording, maar ook in de kostentoekening een ondubbelzinnig onderscheid maakt tussen de geregleerde activiteiten en de niet geregleerde activiteiten. NVLS geeft aan dit vereiste invulling door haar systeem van toerekening waarin een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de geregleerde luchtvaartactiviteiten en de niet geregleerde overige activiteiten. In de **Nota van toelichting (p. 26)** is tevens aangegeven dat er van wordt uitgegaan dat voor de luchtvaartactiviteiten geldt dat deze vanuit een economische machtspositie worden

aangeboden. Dit is niet van toepassing op de niet-gereguleerde niet-luchtvaartactiviteiten. De betreffende diensten kunnen ook van een externe partij worden betrokken. De prijs waartegen deze diensten worden betrokken voldoet tenslotte aan de eis van marktconformiteit, zoals vastgelegd in **artikel 8.25 van de Wet Luchtvaart**.

In het toerekeningsstelsel zoals nu beschreven wordt voor deze interne leveringen als tarief de historische kostprijs gehanteerd, waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten.

- **Toerekening van strategische gronden aan de RAB**

Schiphol Group heeft reeds diverse grondposities, gelegen rondom de luchthaven Schiphol, in eigendom. Tevens koopt Schiphol Group van tijd tot tijd nieuwe strategische grondposities, zodat de toekomstige uitbreiding van de luchthaven gerelateerde activiteiten veilig gesteld kan worden. Op termijn is deze extra areaalruimte benodigd om te kunnen voldoen aan de wettelijk vastgelegde verplichting om Schiphol verder als Mainport te kunnen ontwikkelen. Conform de bepalingen uit de Wet Luchtvaart is Schiphol Group verplicht om invulling te geven aan de continuïteit van de Mainport (**zie art 8.2a lid 3 en 8.25a**). Om aan deze verplichtingen te kunnen voldoen moet Schiphol tijdig over de benodigde gronden kunnen beschikken om capaciteitsuitbreidingen te kunnen realiseren. Schiphol Group is van mening dat de strategische gronden mogen worden toegerekend aan de RAB, omdat het aanhouden van strategische gronden wordt gedaan uit oogpunt van verantwoordelijkheid van Schiphol Group met betrekking tot ontwikkeling van de mainport en het (op langere termijn) leidt tot financieel voordeel voor de sector. Deze gronden verschillen van activa in aanbouw in die zin dat ze voor langere termijn worden aangehouden; Schiphol Group is daarom van mening dat voor het in strategische gronden geïnvesteerde vermogen een normale kapitaalsvergoeding in de tarieven moet worden opgenomen.

In het toerekeningsstelsel zoals hier beschreven worden over de strategische grondreserves geen kosten voor kapitaalbeslag berekend, zolang deze gronden niet in gebruik zijn genomen voor luchtvaartactiviteiten. Ten behoeve van een gedeeltelijke dekking van het kapitaalbeslag door deze grondreserves, wordt er op het moment van ingebruikname bouwrente, exclusief de kredietopslag van 65bp, berekend voor de vijf daaraan voorafgaande jaren.

- **Moment van opname van activa in de RAB**

De planning van investeringen van Schiphol Group vindt plaats na afstemming met haar gebruikers. Doordat het moment van daadwerkelijke ingebruikname van activa in voorkomende gevallen afhankelijk is van de wensen van gebruikers, kan een afwijking ontstaan met de oorspronkelijke planning. Schiphol Group acht het redelijk om de kosten van het vermogensbeslag in deze gevallen toe te rekenen aan de luchtvaartactiviteiten en is daarom van mening dat activa mogen worden geactiveerd én toegerekend aan de RAB vanaf het moment dat zij gereed zijn voor gebruik.

In het toerekeningsstelsel zoals hier beschreven worden activa pas toegerekend aan de RAB vanaf het moment van ingebruikname van het actief voor luchtvaartactiviteiten.

Nadrukkelijk behouden wij ons het recht voor om aanvullende punten bij een mogelijke wetswijziging voor te dragen indien daar in de toekomst aanleiding voor zou ontstaan.

Dit document dient als beschrijving van het toerekeningsysteem en wordt ten behoeve van de benodigde goedkeuring voorgelegd aan de NMa. Dit document van 12 december vervangt alle eerdere versies. Het document bestaat uit de volgende twee onderdelen:

1. Beschrijving toerekeningsysteem voor kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten. Dit deel bevat de principes op welke wijze toerekening wordt gedaan.
2. Bijlagen: overzichten Regulatory Asset Base, doorbelastingen en allocaties per kostenplaats plus diverse detail overzichten.

Binnen de directie van Schiphol Group valt het toerekeningsysteem onder de verantwoordelijkheid van de CFO, Dr. P.M. Verboom. Hij wordt daarbij geassisteerd door de contactpersonen:

Drs. C.J.H. Reinders (Manager Control & Pricing, Business Area Aviation)
H.M. Vreeburg (Manager Pricing & Corporate Clients, Business Area Aviation)

In dit document wordt naast N.V. Luchthaven Schiphol de handelsnaam Schiphol Group gebruikt. Daarbij wordt Schiphol Group geacht het gehele bedrijf inclusief haar dochtermaatschappijen en deelnemingen te omvatten, tenzij expliciet of uit de context het tegendeel blijkt.

INHOUDSOPGAVE

| | |
|---|-----------|
| VOORWOORD | 1 |
| INHOUDSOPGAVE | 4 |
| 1. INLEIDING | 6 |
| 2. WETTELIJK KADER | 8 |
| 2.1 ALGEMEEN | 8 |
| 2.2 BEGINSLEN VAN MARKTCONFORMITEIT, PROPORTIONALITEIT EN INTEGRALITEIT | 8 |
| 2.3 TOEREKENINGREGELS IN ARTIKEL 8 EN 9 BESLUIT EXPLOITATIE LUCHTHAVEN SCHIPHOL | 9 |
| 3. STRATEGIE EN BELEID | 11 |
| 4. ORGANISATIE EN FINANCIËLE VERANTWOORDINGSTRUCTUUR | 12 |
| 5. TOEREKENINGSYSTEEM | 15 |
| 5.1 TOEREKENINGSMETHODIEK | 15 |
| 5.1.1 Primaire vastlegging | 15 |
| 5.1.2 Totstandkoming Business Area informatie | 15 |
| 5.1.3 Stappen in de toerekening: doorbelasten en alloceren | 16 |
| 5.1.4 Aansluiting organisatie – financiële verantwoordingstructuur | 18 |
| 5.1.5 Beschrijving van faciliteiten en diensten t.b.v. luchtvaartactiviteiten | 20 |
| 5.2 TOTSTANDKOMING FINANCIËLE INFORMATIE | 22 |
| 5.2.1 Algemeen | 22 |
| 5.2.2 Prijsvorming bij toerekening | 23 |
| 5.2.3 Beginselen m.b.t. de vaststelling van vermogen en resultaat | 24 |
| 5.2.4 Bepaling van de Regulatory Asset Base | 24 |
| 5.2.4.1 Aansluiting verschillen tussen externe Jaarrekening en de Financiële Verantwoording ten behoeve van de Wet Luchtvaart | 25 |
| 5.2.4.2 Bedrijfseconomische principes | 26 |
| 5.2.4.3 Financiële verantwoording | 27 |
| 5.2.4.4 Verkoop van Materiële Vaste Activa | 27 |
| 5.2.4.5 Registratie Materiële Vaste Activa | 28 |
| 5.2.5 Proces om te komen tot een financiële verantwoording conform de Wet Luchtvaart ... | 30 |
| 5.2.6 Verrekening van exploitatieverschillen met gebruikers | 32 |
| 5.3 UITWERKING TOEREKENING BELANGRIJKSTE GEDEELDE KOSTEN | 33 |
| 5.3.1 Toerekening activa en afschrijvingskosten Terminal complex: m ² verdeling | 33 |
| 5.3.2 Toerekening exploitatiekosten Terminalcomplex (exclusief afschrijvingen) | 36 |
| 5.3.3 Toerekening security kosten | 37 |
| 5.3.4 Toerekening landzijdige infrastructuur | 38 |
| 5.3.5 Toerekening kosten centrale stafafdelingen | 39 |
| 5.4 UITWERKING TOEREKENING OPBRENGSTEN | 40 |
| 5.5 CONFORMITEIT WET LUCHTVAART | 40 |
| 6. OPMERKINGEN NAAR AANLEIDING VAN NMA ‘RAPPORTAGE LUCHTHAVENTARIEVEN SCHIPHOL’ (2001) | 42 |
| 7. FINANCIËLE ADMINISTRatieve ORGANISATIE | 44 |

| | |
|---|-----------|
| 7.1 ALGEMENE GRONDSLAGEN | 44 |
| 7.2 SPECIFIEKE GRONDSLAGEN | 45 |
| 7.2.1 Materiële vaste activa en afschrijvingen | 45 |
| 7.2.2 Voorzieningen | 47 |
| 7.3 ADMINISTRATIESYSTEMEN | 47 |
| 7.4 PLANNING & CONTROL CYCLUS..... | 48 |
| 7.4.1 Voorcalculatie: 'Business Plan' / 'Budget' / 'Jaarverwachting' | 48 |
| 7.4.1.1 Opbrengsten | 49 |
| 7.4.1.2 Kosten..... | 49 |
| 7.4.1.3 Asset base / Investerings | 49 |
| 7.4.1.4 Kwaliteitsindicatoren..... | 49 |
| 7.4.2 Nacalculatie: Realisatie..... | 50 |
| 8. BEHEERORGANISATIE..... | 51 |
| 8.1 VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE LIJNORGANISATIE | 51 |
| 8.2 BORGING VAN DE WERKING VAN HET TOEREKENINGSSYSTEEM | 51 |
| 8.2.1 Systeem audit..... | 51 |
| 8.2.2 Procedures..... | 51 |
| 8.2.3 Wijzigingen in organisatie en of activiteiten | 53 |
| 8.3 TOEZICHT DOOR EXTERNE ACCOUNTANTS | 53 |
| 8.3.1 Toezicht op de geconsolideerde Jaarrekening | 53 |
| 8.3.2 Toezicht op de Jaarrekening met betrekking tot luchtvaartactiviteiten..... | 53 |
| 9. VASTSTELLING VERMOGENSKOSTENVOET (WACC) | 56 |
| 9.1 METHODE VAN VASTSTELLING WACC PARAMETERS..... | 56 |
| 9.1.1 Gefixeerde variabelen..... | 56 |
| 9.1.2 Variabelen die jaarlijks worden vastgesteld | 56 |
| 9.2 PROCEDURE VAN VASTSTELLING VAN DE WACC..... | 58 |
| 10. MOGELIJKHEID TOT TUSSENTIJDSE WIJZIGINGEN IN HET TOEREKENINGSSYSTEEM | 59 |

BIJLAGEN

1. Activa / Regulatory Asset Base overzichten
2. Kostenplaatsoverzichten
3. Doorbelastingen per kostenplaats
4. Allocaties per kostenplaats
5. Overzicht van deelnemingen
6. Plattegrond met landzijdige infrastructuur arealen
7. Forfaitaire vaststelling van m2 correcties Terminal complex
8. Goedkeuringsbesluit toerekeningsysteem NMa 25 april 2007, inclusief bijlagen

1. Inleiding

Dit document beschrijft op welke wijze kosten (waaronder materiële vaste activa) en opbrengsten van geheel Schiphol Group worden toegerekend aan de verschillende bedrijfsactiviteiten. Deze toerekening geldt vanaf 1 januari 2007.

Bij de beschrijving ligt de nadruk op de luchtvaartactiviteiten, zoals deze zijn gedefinieerd in artikel 2 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol. Artikel 8.25 g van de Wet Luchtvaart vereist de vaststelling van een toerekeningsstelsel voor de kosten en opbrengsten van deze luchtvaartactiviteiten. Voor deze luchtvaartactiviteiten dient een gescheiden administratie te worden gevoerd binnen de boekhouding en dient een afzonderlijke financiële verantwoording te worden opgeleverd.

In de financiële verantwoording van Schiphol Group wordt onderscheid gemaakt naar een viertal Business Areas: Aviation, Consumers, Real Estate en Alliances & Participations. In het kader van de, voor externe verslaggeving vereiste, verstrekking van segmentinformatie, rapporteert Schiphol Group ook in haar Jaarverslag en specifiek in de Jaarrekening over deze vier Business Areas.

De luchtvaartactiviteiten, zoals gedefinieerd in artikel 2 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, zijn geheel opgenomen in één van de Business Areas: Aviation. Zodoende is in de financiële administratie en de rapportage al zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de voorschriften van de Wet Luchtvaart.

De gepubliceerde informatie over de Business Area Aviation in het Jaarverslag (conform IFRS en de BW 2 titel 9) is niet exact gelijk aan de informatie over luchtvaartactiviteiten conform de Wet Luchtvaart. Hoofdstuk 5 van dit document verklaart op welke wijze Aviation informatie ten behoeve van het Jaarverslag wordt aangepast tot de informatie over luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten ten behoeve van de Wet Luchtvaart.

Schiphol Group past sinds 1998 het systeem toe waarbij de kosten, opbrengsten en activa worden toegerekend aan de verschillende Business Areas. De Business Area informatie heeft een driedelig doel, hetgeen de betrouwbaarheid ten goede komt:

Intern:

- Inzicht in de prestaties van de verschillende Business Areas

Extern:

- Segmentinformatie ten behoeve van de Jaarrekening
- Informatie benodigd voor de vaststelling van de tarieven voor luchtvaartactiviteiten en de verantwoording hierover

Een groot deel van de kosten en opbrengsten kunnen direct worden toegewezen aan een Business Area, zoals start- en landingsbanen (Aviation) of commercieel vastgoed (Real Estate). Echter, er zijn ook gedeelde kosten, bijvoorbeeld het terminalcomplex, waarvoor een toerekeningsstelsel nodig is om de financiële informatie per Business Area te verkrijgen.

De ontwikkeling van de toerekeningsstelsel heeft sinds 1998 niet stilgestaan. Op hoofdlijnen heeft het toerekeningsstelsel zijn oorspronkelijke vorm behouden, echter door de jaren heen zijn de gehanteerde methodiek en principes aanzienlijk verfijnd, gericht op verbetering van de toerekening. Ook in het toerekeningsstelsel dat gehanteerd wordt vanaf 2007 zijn nog enkele verfijningen doorgevoerd. Het bestaande stelsel is volledig geëvalueerd. Daar waar nodig zijn, op grond van de regels zoals vastgelegd in het nieuwe wettelijk kader en de laatste inzichten in een zo zuiver mogelijke bedrijfseconomische toerekening, aanpassingen gemaakt.

De directie van Schiphol Group is verantwoordelijk voor het bestuur en beheer van de onderneming. In het kader van de Wet Luchtvaart heeft zij mede de opdracht om Mainport ontwikkelingen van Schiphol te waarborgen.

Het bestuur en beheer van de onderneming is gebaseerd op algemeen aanvaarde bedrijfseconomische principes. Dit betekent dat uitgaven met betrekking tot exploitatie en investeringen zijn gebaseerd op economische principes. Hiertoe kent Schiphol Group planning en control procedures zoals; business planning, budgettering, jaarverwachting [inschatting elk kwartaal van resultaat lopend jaar], maandrapportages etcetera. Verder hanteert Schiphol Group procedures om het nut en de noodzaak van investeringen te toetsen om zodoende een bedrijfseconomisch afgewogen investeringskeuze te maken.

Het toerekeningsstelsel is zo opgebouwd dat er een zuivere scheiding is van de toerekening van kosten, opbrengsten en materiële vaste activa aan de luchtvaartactiviteiten en overige activiteiten. Hoe dit plaats vindt wordt in dit document beschreven.

In hoofdstuk 2 wordt allereerst een uiteenzetting gegeven van het wettelijke kader voor de exploitatie van de luchthaven en van de toerekening van kosten en opbrengsten aan de luchtvaartactiviteiten. Vervolgens wordt in de hoofdstukken 3 en 4 op hoofdpunten een toelichting gegeven op de strategie, de organisatie en de financiële verantwoordingstructuur van Schiphol Group.

Het toerekeningsstelsel wordt beschreven in hoofdstuk 5. Daarbij wordt ingegaan op de gehanteerde methodiek en principes én de toerekening van de belangrijkste gedeelde kosten. Door de NMa is in 2001 in de 'Rapportage Luchthaventarieven Schiphol' op een aantal punten kritiek gegeven op de inrichting van de administratie en op het toerekeningsstelsel van Schiphol Group. In hoofdstuk 6 wordt aangegeven welke acties zijn genomen met betrekking tot deze kritiekpunten. Schiphol Group heeft de beslissing met betrekking tot deze acties geheel gebaseerd op de voorschriften, zoals deze nu zijn vastgelegd in de Wet Luchtvaart. In hoofdstuk 7 en 8 wordt de verwerking in de administratieve systemen en de beheerorganisatie van het toerekeningsstelsel beschreven. In hoofdstuk 9 wordt uitleg gegeven over de vaststelling van de vermogenskosten.

De details van het toerekeningsstelsel zijn opgenomen in de verschillende bijlagen.

2. Wettelijk kader

2.1 Algemeen

N.V. Luchthaven Schiphol (N.V.L.S.) is op grond van art. 8.1 van de Wet Luchtvaart aangewezen als exploitant van de luchthaven. De exploitatie van de luchthaven is exclusief voorbehouden aan de vergunninghouder, zijnde N.V.L.S. (art 8.25 lid 1). N.V.L.S. is als exploitant van de luchthaven verplicht tot exploitatie van de luchthaven en dient daartoe de voorzieningen te treffen, die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchthavenverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven (art 8.25a).

In de Wet Luchtvaart en in het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol zijn specifieke regels gesteld met betrekking tot onder meer de tariefstelling, de administratie en de rapportage voor een deel van de activiteiten van de luchthaven ('luchtvaartactiviteiten'). Van deze luchtvaartactiviteiten is een limitatieve opsomming gegeven in artikel 2 van het Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol:

- Het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van taxi-, start- en landingsbanen en platforms,
- Het parkeren van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van parkeerfaciliteiten op de luchthaven,
- De afhandeling van passagiers van luchtvaartuigen en hun bagage in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen waaronder in elk geval:
 - 1° het gebruik van de passagiersterminal, en
 - 2° het gebruik van de voorrijwegen,
- De uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole,
 - Activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten:
 - De verlening van een concessie voor brandstoflevering voor luchtvaartuigen,
 - De verlening van een concessie voor catering van luchtvaartuigen,
 - Utiliteitsdiensten,
 - Werkzaamheden door of vanwege de exploitant van de luchthaven die ten laste zijn gebracht van luchtvaartactiviteiten en die in rekening zijn gebracht aan derden.

Ten behoeve van de tariefstelling, de administratie en de rapportage van de luchtvaartactiviteiten dienen de kosten en opbrengsten van deze activiteiten apart inzichtelijk te worden gemaakt. Op grond van artikel 8.25 g Wet Luchtvaart is het verplicht om hiervoor een toerekeningsstelsel vast te stellen. Voor dit toerekeningsstelsel zijn nadere regels en beginselen vastgelegd, welke in de volgende paragrafen worden beschreven. Het toerekeningsstelsel dient ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de raad van bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit. Vervolgens dient het toerekeningsstelsel te worden gehanteerd als basis voor het vaststellen van de jaarlijkse tarieven voor de luchtvaartactiviteiten, voor het voeren van een gescheiden administratie binnen de boekhouding en het opstellen van een afzonderlijke financiële verantwoording.

2.2 Beginselen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit

In artikel 8.25g lid 1 Wet Luchtvaart is vastgelegd dat het toerekeningsstelsel dient te voldoen aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit. In onderlinge samenhang vragen de drie beginselen om een consistent systeem van toerekening en verantwoording van alle kosten en opbrengsten van de luchtvaartactiviteiten.

In paragraaf 1.2 van de Nota van Toelichting op de Wet Luchtvaart, wordt een beschrijving gegeven van de drie beginselen, in het licht van de Wet Luchtvaart:

Voor een belangrijk deel is de eis van marktconformiteit in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol nader uitgewerkt doordat wordt bepaald dat voor de materiële vaste activa die voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt de maatstaf van historische kostprijs geldt (artikel 8, lid 6). Uit de eis van marktconformiteit vloeit ook voort dat (netto) opbrengsten uit activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten, als opbrengsten gelden (artikel 8, lid 11).

De proportionaliteitseis houdt in dat de kosten van gemeenschappelijke productiemiddelen worden toegerekend naar de mate waarin zij daadwerkelijk voor luchtvaartactiviteiten worden gemaakt.

De eis van integraliteit houdt in dat alle kosten van productiemiddelen (waaronder materiële vaste activa), die voor luchtvaartactiviteiten worden gemaakt, daar ook daadwerkelijk aan worden toegerekend.

2.3 Toerekeningregels in artikel 8 en 9 Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol

In artikel 8 van het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol is vastgelegd wat de praktische uitwerking is met betrekking tot het toerekeningsstelsel van de luchthaven van de hiervoor beschreven beginselen. De belangrijkste bepalingen, van artikel 8.25 welke nader worden uitgewerkt in dit document, luiden als volgt:

1. De kosten van de luchtvaartactiviteiten worden als volgt toegerekend:
 - a. alle kosten van de luchtvaartactiviteiten, met uitzondering van de kosten van rentedragende schulden, worden aan die activiteiten toegerekend,
 - b. de kosten van productiemiddelen die alleen worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten, worden geheel aan die activiteiten toegerekend,
 - c. de kosten van productiemiddelen die in het geheel niet worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten, worden niet aan die activiteiten toegerekend,
 - d. de kosten van productiemiddelen die gedeeltelijk voor de luchtvaartactiviteiten en gedeeltelijk voor andere activiteiten worden aangewend, worden toegerekend in overeenstemming met het daadwerkelijk gebruik van die productiemiddelen voor de luchtvaartactiviteiten.
2. Het toerekeningsstelsel geeft de principes aan op grond waarvan wordt vastgesteld in welke mate productiemiddelen worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten.
3. De materiële vaste activa die in gebruik zijn voor de luchtvaartactiviteiten, worden onderverdeeld in activa die uitsluitend voor die activiteiten worden aangewend, en activa die deels voor die activiteiten worden aangewend en in overeenstemming daarmee toegedeeld. Materiële vaste activa worden pas aangewend voor luchtvaartactiviteiten na het moment van ingebruikneming voor dat doel.
4. Goodwill wordt niet begrepen onder materiële vaste activa als bedoeld in het derde lid.
5. De materiële vaste activa die deels voor de luchtvaartactiviteiten in gebruik zijn, worden toegedeeld aan de hand van de op die activiteiten afgestemde en in het toerekeningsstelsel opgenomen verdeelsleutels.
6. Van de op grond van het derde lid aan de luchtvaartactiviteiten toegedeelde materiële vaste activa wordt de waarde bepaald op basis van historische kostprijs en met toepassing van de door de exploitant aangegeven afschrijvingsmethode volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes.
7. In afwijking van het zesde lid, wordt van de op grond van het derde lid aan de luchtvaartactiviteiten toegedeelde materiële vaste activa met een waarde van meer dan € 100.000.000,- waarvan de vervaardigingsperiode meer dan een jaar duurt, en waarbij ten tijde van het investeringsbesluit wordt verwacht dat zich na ingebruikneming initiële overcapaciteit zal voordoen, de waarde bepaald op basis van historische kostprijs, waarbij over de gebruikelijke economische levensduur wordt afgeschreven op basis van de unuïtenmethode.
.....
9. De waarde van de materiële vaste activa van de luchtvaartactiviteiten, bedoeld in het derde lid, wordt aangeduid als Regulatory Asset Base.

10. Voor de toerekening van kosten aan de luchtvaartactiviteiten worden de verdeelsleutels, bedoeld in het vijfde lid, en de verdeelsleutels van andere productiemiddelen gehanteerd, waarbij geldt:

a. dat de kosten rechtstreeks of indien dit niet mogelijk is zoveel mogelijk rechtstreeks worden toegerekend met verdeelsleutels die zijn gebaseerd op de desbetreffende activiteiten, met inachtneming van de beginselen van proportionaliteit en marktconformiteit, en

b. dat de kosten die op grond van onderdeel a niet kunnen worden toegerekend aan een bepaalde activiteit, proportioneel worden toegerekend op grond van het aandeel van de kosten van de luchtvaartactiviteiten in de totale kosten.

11. Als opbrengsten van luchtvaartactiviteiten worden toegerekend de opbrengsten uit luchtvaartactiviteiten en de opbrengsten uit de in artikel 8.25d, vijfde lid, van de wet bedoelde activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten.

In Artikel 9 van het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol is verder vastgelegd dat voor de uitvoering van beveiliging van passagiers en hun bagage, artikel 8 van overeenkomstige toepassing is.

De in artikel 8 neergelegde toerekeningregels zijn aldus zo opgezet dat de kosten en opbrengsten van de bedrijfsvoering van Schiphol Group steeds zoveel mogelijk op basis van daadwerkelijk gebruik worden toegerekend:

- Lid 1, sub b en c voorziet in een rechtstreekse toewijzing en lid 1 sub d voorziet in een specifieke toerekening op basis van analyse van het daadwerkelijk gebruik van de gemeenschappelijke productiemiddelen.
- Alleen ten aanzien van die gemeenschappelijke kosten, waarvan rechtstreekse toewijzing, dan wel specifieke toerekening op basis van analyse van het daadwerkelijk gebruik van de gemeenschappelijke productiemiddelen, niet mogelijk is, voorziet het bepaalde onder lid 10 sub b in een toerekening via een verdeelsleutel op basis van de toepassing van de voorgaande toerekeningregels. De toerekening van deze kosten geschiedt dan op basis van de verdeling van de kosten die reeds zijn toegerekend op basis van daadwerkelijk gebruik.

3. Strategie en beleid

Schiphol Group geeft in haar strategie en beleid invulling aan de Mainport doelstelling. Deze Mainport doelstelling is gebaseerd op het beleid van de Rijksoverheid. Conform dit beleid is in artikel 8.3 van de Wet Luchtvaart de verplichting vastgelegd voor Schiphol Group om de mainportfunctie van de luchthaven in stand te houden.

Wat is de mainport Schiphol?

De mainport Schiphol is meer dan slechts een luchthaven met een wereldwijd netwerk. Een mainport functioneert als een geheel van elkaar versterkende bedrijven en activiteiten. Samen zorgen zij ervoor dat er een internationaal knooppunt ontstaat van stromen mensen, goederen, geld, informatie, kennis, en cultuur. Via Schiphol zijn Nederland en de Randstad verbonden met Europa en de rest van de wereld. Essentieel voor een mainport is een kwalitatief hoogwaardig netwerk van lucht- en landzijdige verbindingen. De kwaliteit en omvang van het netwerk bepalen de concurrentiepositie van Schiphol ten opzichte van andere Europese mainports. In luchtvaarttermen is Schiphol een 'primaire hub': een draaischijf en één van de twee thuishavens voor Air France-KLM en haar partners in de SkyTeam alliantie. SkyTeam biedt vanaf Schiphol wereldwijde luchtverbindingen aan, die Nederland hoogfrequent verbinden met alle belangrijke economische centra in de wereld. Het netwerk van SkyTeam is een zorgvuldig afgestemd systeem van doorverbindingen, het zogenaamde hub-and-spokesysteem. Dit is gebaseerd op een zo goed en zo vaak mogelijke combinatie van transferverkeer en herkomst/bestemmingsverkeer. De kwaliteit van de doorverbindingen, connectivity genaamd, wordt bepaald door korte en betrouwbare aansluitingen voor zowel passagiers met hun bagage als voor vracht. Het uitgebreide netwerk van de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol biedt een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat. Het is zowel de toegangspoort naar Europa als de springplank naar de rest van de wereld. De toegevoegde waarde van de mainport Schiphol voor de regio en voor Nederland is meer dan alleen werkgelegenheid – 120.000 banen, direct en indirect – en een bijdrage aan het bruto nationaal en regionaal product. Amsterdam staat internationaal op de twaalfde plaats in de ranglijst van economisch belangrijke wereldsteden. Het uitgebreide netwerk van en naar Schiphol draagt daar voor een belangrijk deel aan bij.

Ten behoeve van de verdere ontwikkeling van de Mainport Schiphol moeten wij blijvend investeren in capaciteit en kwaliteit van het Schiphol product. Binnen het geheel van activiteiten van Schiphol Group vormen de luchtvaartactiviteiten de kern. De dynamiek in de luchtvaartmarkt was de afgelopen jaren erg groot en lijkt alleen nog maar toe te nemen met de vorming van de grote allianties en de verdere doorgroei van het low cost segment. Schiphol Group moet blijvend inspelen op deze ontwikkelingen en haar bijdrage leveren aan een kosten efficiënt product dat aansluit op de wensen van de markt.

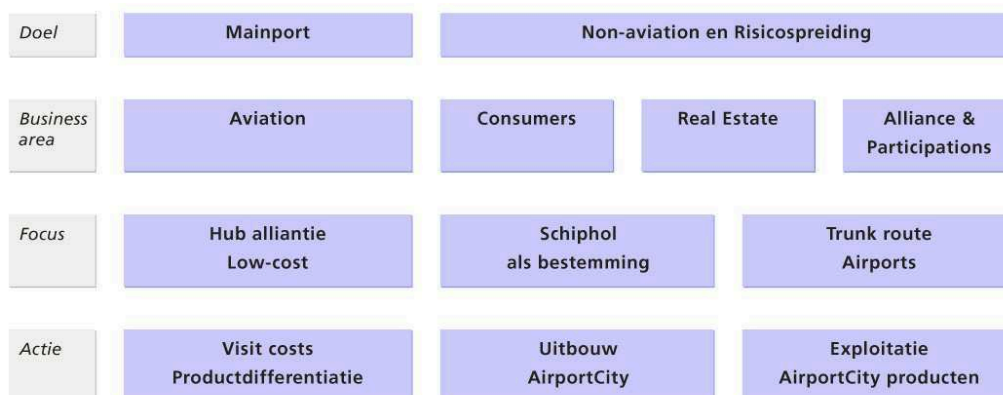
4. Organisatie en financiële verantwoordingstructuur

Zoals vermeld in de inleiding, rapporteert Schiphol Group in een Business Area (BA) structuur. Een Business Area is een clustering van een aantal Product Markt Combinaties (PMC's) met aan elkaar gerelateerde activiteiten.

De Business Areas zijn:

- o Aviation
- o Consumers
- o Real Estate
- o Alliances & Participations

Onderstaand is een schematische weergave opgenomen van de verschillende Business Areas en hun rol in de groeistrategie van Schiphol Group:



Naast de verschillende BA's zijn er diverse staf- en supportafdelingen die allen activiteiten uitvoeren ten behoeve van genoemde BA's, maar vanwege efficiency redenen in afzonderlijke centrale units zijn ondergebracht. In de totale organisatie van Schiphol Group zijn ongeveer 2200 medewerkers (FTE's) werkzaam.

Het toerekeningsysteem, zoals beschreven in dit document, heeft betrekking op de toerekening van kosten en opbrengsten voor geheel Schiphol Group, dat wil zeggen de geconsolideerde cijfers. In de toerekening worden dus ook de verschillende dochters en deelnemingen van Schiphol Group meegenomen.

De door Schiphol Group uitgevoerde activiteiten zijn geclusterd naar PMC's op basis van externe levering van een specifiek product, aan een specifieke klantengroep, omvang (omzet, rendement, activa), risicoprofiel en regelgeving. De financiële informatie per PMC geeft inzicht in de waardecreatie van de specifieke activiteiten. Dit inzicht wordt binnen Schiphol Group gebruikt voor interne sturing.

Hieronder volgt een beschrijving van de verschillende Business Areas en de daarin geclusterde PMC's.

BA Aviation

De BA Aviation omvat het luchtvaartproces op de luchthaven Schiphol inclusief planning, regie, capaciteitsmanagement en informatievoorziening. De BA Aviation bestaat uit twee PMC's: Aviation en Security. Beide PMC's zijn gereguleerd vanuit de Wet Luchtvaart. De belangrijkste

stakeholders zijn de luchtvaartmaatschappijen en de overheid (het Ministerie van Verkeer en Waterstaat als toezichthouder op de naleving van de verplichtingen voortvloeiend uit de exploitatievergunning; het Ministerie van Justitie als toezichthouder op de beveiligingsactiviteiten; de NMa Vervoerkamer als toezichthouder inzake de toerekening en de tariefstelling). De BA Aviation administratie komt exact overeen met de definitie van luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten in de Wet Luchtvaart.

De **PMC Aviation** omvat alle luchtvaartactiviteiten en activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtvaartactiviteiten. Deze activiteiten zijn gedefinieerd in Art.2, Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

De luchtvaartactiviteiten zijn:

- Het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van taxi-, start- en landingsbanen en platforms;
- Het parkeren van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van parkeerfaciliteiten op de luchthaven;
- De afhandeling van passagiers van luchtvaartuigen en hun bagage in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen waaronder in elk geval:
 - 1° het gebruik van de passagiersterminal, en
 - 2° het gebruik van de voorrijwegen,

De activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten zijn:

- De verlening van een concessie voor brandstoflevering voor luchtvaartuigen;
- De verlening van een concessie voor catering van luchtvaartuigen;
- Utielitsdiensten
- Werkzaamheden door of vanwege de exploitant van de luchthaven die ten laste zijn gebracht van luchtvaartactiviteiten en die in rekening zijn gebracht aan derden.

In artikel 2, Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, is in de opsomming van luchtvaartactiviteiten ook de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole, genoemd. Voor deze activiteit dient, op grond van artikel 8.25 g lid 2 Wet Luchtvaart Besluit juncto artikel 9 Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, een specifieke toerekening plaats te vinden. Deze activiteit is daarom ondergebracht in een aparte PMC Security.

De **PMC Security** omvat alle activiteiten met betrekking tot beveiliging. Dit betreft:

- De uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole.

BA Consumers

De BA Consumers omvat commerciële activiteiten, zoals winkels, horeca, parkeren en reclame. De BA Consumers bestaat uit de PMC's: Concessies, Advertisement & Information, Parking, Privium en Consumers International. De belangrijkste stakeholders zijn consumenten, concessionarissen en adverteerders.

De **PMC Concessies** omvat de verlening van concessies aan exploitanten voor het uitbaten van retail, horeca en overige commerciële gelegenheden, inclusief het ontwikkelen en daartoe ter beschikking stellen van verkoopruimte en overige faciliteiten.

De **PMC Advertisement & Information** omvat het ontwikkelen en aanbieden van een hoogwaardig en innovatief aanbod van reclamemogelijkheden voor adverteerders.

De **PMC Parking** omvat het bieden van parkeerfaciliteiten aan passagiers, meeters/greeters, medewerkers, bezoekers van op de luchthaven gevestigde bedrijven en recreanten. Zakelijk gebouwgebonden parkeren behoort niet tot deze PMC maar tot de PMC Real Estate.

De **PMC Privium** omvat de exploitatie van een serviceprogramma van Schiphol Group voor frequente reizigers. Het programma bestaat uit snelle grenspassage, preferentiële parkeerfaciliteiten en business class inchecken.

De **PMC Consumers International** omvat het internationaal vermarkten van de AirportCity formule van Schiphol Group anders dan participaties in buitenlandse luchthavens (zie ook BA Alliances & Participations).

De **PMC Retail Operations** omvat het exploiteren van groot- en detailhandel van consumentenproducten op nationale en internationale luchthavens.

BA Real Estate

De BA Real Estate omvat de ontwikkeling, het beheer, de exploitatie van en belegging in vastgoed op en bij locatie Schiphol en andere luchthavens. De BA Real Estate bestaat uit de PMC's Real Estate en Rental Terminal. De belangrijkste stakeholders zijn de op de luchthaven gevestigde ondernemingen.

De **PMC Real Estate** omvat de levering van producten en diensten op het gebied van vastgoedontwikkeling, -beheer, -exploitatie en belegging op de luchthaven Schiphol en andere luchthavens. Tot deze PMC behoren ook Flight Forum Eindhoven, Rotterdam Airport Vastgoed en Malpensa, evenals het eerdergenoemde zakelijk gebouwgebonden parkeren.

De **PMC Rental Terminal** richt zich op het verhuren van ruimte en faciliteiten ten behoeve van door derden uitgevoerde bedrijfsmatige activiteiten in het terminalgebouw of direct daaraan aanpalende gebouwen. De verhuur van ruimtes aan concessionarissen (van commerciële gelegenheden) valt onder de PMC Concessies. Reden hiervoor is de samenhang tussen de (vaste) huurinkomsten en de (variabele) concessie inkomsten.

BA Alliances & Participations

De BA Alliances & Participations heeft als doelstelling enerzijds versterking van de positie van de binnenlandse regionale luchthavens die deel uitmaken van Schiphol Group en anderzijds risicospreiding door export van de AirportCity formule, via participaties in buitenlandse luchthavens. De BA Alliances & Participations bestaat uit de PMC's Buitenlandse deelnemingen, Regionale Luchthavens, Utilities en Overige deelnemingen.

Tot de **PMC Buitenlandse Deelnemingen** behoren de internationale deelnemingen en activiteiten.

Tot de **PMC Regionale Luchthavens** behoren de nationale deelnemingen, waaronder Rotterdam Airport, Eindhoven Airport en Lelystad Airport.

De **PMC Utilities** omvat het transport van elektra, gas en water op de luchthaven; het beheer en de nieuwbouw van kabels, leidingen en de inkoop van elektra, gas en water voor Schiphol Group en derden.

Tot de **PMC Overige Deelnemingen** behoren de overige deelnemingen welke niet onder de regionale luchthavens of buitenlandse deelnemingen vallen. Dit betreft onder andere Dartagnan BV, Schiphol Telematics BV en Schiphol Area Development Company NV.

Naast bovenstaand beschreven PMC's komen ook de PMC Service Units en de PMC Concern voor. Dit zijn geen PMC's waarin feitelijk de 'business' is ondergebracht maar deze dienen alleen administratieve doeleinden.

5. Toerekeningsysteem

5.1 Toerekeningmethodiek

De organisatie en de financiële verantwoordingsstructuur zijn zodanig ingericht, dat het grootst mogelijke deel van de opbrengsten, kosten en activa rechtstreeks kan worden geboekt op de betreffende PMC's. Alleen daar waar er sprake is van gedeelde opbrengsten, kosten of activa worden deze door middel van een extra toerekeningslag bij de betreffende PMC 'in rekening gebracht'. In deze paragraaf wordt de methodiek beschreven die voor deze toerekening wordt gehanteerd. In paragraaf 5.2 wordt de totstandkoming van de financiële informatie beschreven.

5.1.1 Primaire vastlegging

Schiphol Group heeft een uniforme set van grondslagen voor waardering en resultaatbepaling, voorschriften voor presentatie, classificatie en te verschaffen toelichting. De richtlijnen zijn opgenomen in het Accounting Manual. Schiphol Group heeft een vastgesteld rekeningschema waarbij de kosten- en opbrengstsoorten zijn gedefinieerd zodanig dat in de hele groep eenduidig wordt geadmineistreerd. Deze richtlijnen zijn opgenomen in de concern AO en worden gecommuniceerd op intranet. Het gebruik van kostenplaatsen is gedefinieerd door de organisatiestructuur en de gedelegeerde verantwoordelijkheden vanuit het MT Aviation. In het jaarbudget zijn de belangrijkste concrete activiteiten opgenomen die worden verantwoord op de kostenplaatsen.

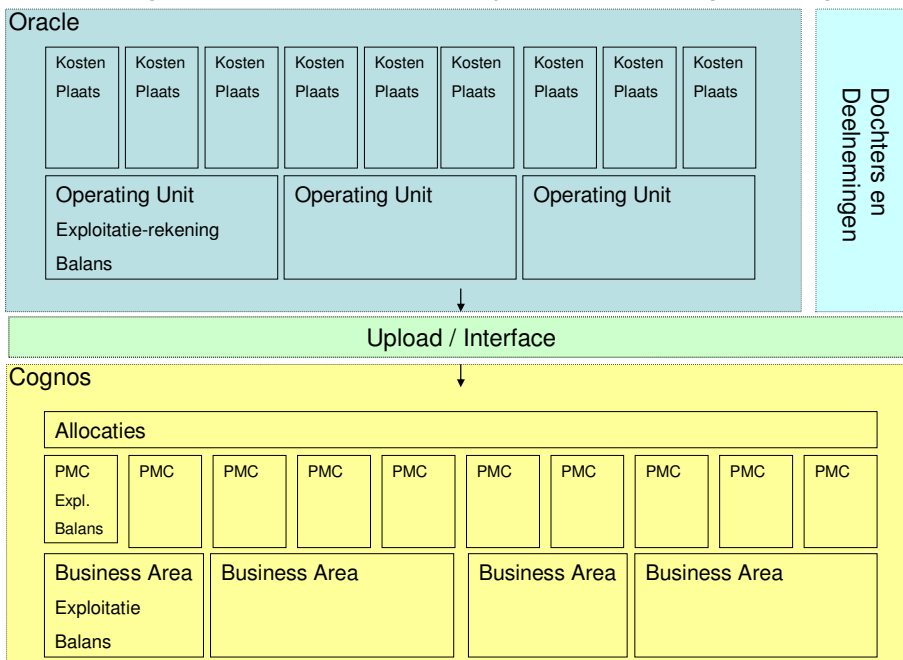
Bij de start van de investeringen wordt een project aangemaakt in het financieel - administratief systeem. Het project krijgt een uniek nummer en in het systeem wordt een taakstructuur aangemaakt. De taakstructuur draagt zorg voor een verdeling van de projectuitgaven in het te activeren deel en het exploitatiedeel. Welke uitgaven wel of niet mogen worden geactiveerd vindt plaats op basis van vastgestelde en door de directie goedgekeurde concern AO richtlijnen en volgt de IFRS richtlijnen van externe verslaggeving. Deze zijn eveneens opgenomen in de Accounting Manual van de Schiphol Group.

5.1.2 Totstandkoming Business Area informatie

De primaire vastlegging in de financiële administratie van Schiphol Group vindt plaats per kostenplaats. Deze kostenplaatsen zijn geclusterd in Operating Units (OU) in Oracle. Om vervolgens informatie per PMC en per Business Area te krijgen, wordt in de financiële administratie een toerekeningmethodiek toegepast die hieronder in detail wordt beschreven.

Onderstaand is ter verduidelijking een schematisch overzicht gegeven van de structuur van de financiële administratie van Schiphol Group:

Van Kostenplaats naar Business Area – Systeem model Schiphol Group



Het toerekeningsstelsel is zo ingericht dat primaire vastlegging eenduidig is en dat de kosten en opbrengsten integraal worden vastgelegd. Primair vindt vastlegging plaats binnen Oracle op kostenplaats / kostensoort niveau. Kostenplaatsen worden hierin geclusterd naar Operating Units. Doorbelastingen vinden plaats in Oracle, het systeem is zo ingericht dat er niet meer of minder kan worden doorbelast dan het saldo van kosten en opbrengsten. Met andere woorden als gevolg van de doorbelasting vindt er een verschuiving van kosten en opbrengsten tussen de kostenplaatsen plaats, dit leidt echter niet tot een ander saldo van het geheel van kostenplaatsen. Doorbelasting relaties tussen kostenplaatsen zijn zodanig gedefinieerd dat er geen cirkelrekeningen kunnen ontstaan en opbrengsten / kosten niet worden opgeklopt.

De saldi op kostenplaats / kostensoort niveau worden overgebracht (upload) naar het Cognos systeem. Binnen dit systeem vinden de allocaties plaats van de verschillende kostenplaats / operating units. Cognos is naast Oracle noodzakelijk aangezien niet alle dochters en deelnemingen hun financiële administratie in Oracle hebben en ook voor het uitvoeren van allocaties.

5.1.3 Stappen in de toerekening: doorbelasten en alloceren

De informatie per BA komt tot stand door middel van de volgende sequentiële bewerkingen:

1. primaire registratie op de kostenplaats in de financiële administratie per OU,
2. doorbelastingen tussen bedrijfseenheden/afdelingen,
3. allocaties van bedrijfseenheden/afdelingen naar PMC's,
4. clusteren van de gerelateerde PMC's tot BA's

De keuze voor bovengenoemd systeem is gemaakt omdat deze indeling informatie oplevert voor interne beheersing en sturing: informatie per kostenplaats / OU en per Product Markt Combinatie / Business Area, maar ook informatie voor externe rapportages per Business Area ten behoeve van het Jaarverslag en de sector specifieke regulering uit de Wet Luchtvaart.

Zoals boven beschreven worden er twee stappen genomen om de gegevens zoals vastgelegd in de primaire registratie, om te zetten naar de informatie per PMC. Deze twee stappen, doorbelasten en alloceren, zijn beide een vorm van toerekening, waarvoor de toerekeningprincipes, zoals beschreven in de volgende paragraaf, worden gehanteerd.

Een **doorbelasting** wordt gedefinieerd als een intracomptabele verrekening tussen verschillende kostenplaatsen van interne leveranties van goederen of diensten, op basis van een afspraak/overeenkomst tussen verschillende afdelingen.

Alloceren betreft het toewijzen van activa, kosten en opbrengsten van kostenplaatsen naar PMC's. Alle kosten en opbrengsten, dus ook de interne doorbelastingen worden middels allocatie toegerekend aan een PMC.

Doorbelastingen worden in vier situaties toegepast. In de eerste drie situaties is er sprake van een noodzaak tot doorbelasting. In de vierde situatie is er sprake van een keuze.

1. Indien er externe wettelijke of verslaggevingstechnische eisen zijn. Dit doet zich bijvoorbeeld voor als voor een BV een eigen jaarrekening moet worden gedeponereerd.
2. Indien sprake is van de noodzaak tot interne doorbelasting om de opbrengsten van een PMC primair te registreren. Niet doorbelasten van de opbrengsten zou in dit geval leiden tot een onvolledige vastlegging van de opbrengsten van de PMC. De belangrijkste voorbeelden zijn de verhuringen van SRE en de leveringen van Utility Services aan interne klanten.
3. Indien kosten geactiveerd moeten worden bij de ontvanger. Dit geldt voor uren van projectmedewerkers van PRO, die doorbelast worden aan opdrachtgevers Aviation en Consumers.
4. Indien, uit oogpunt van bedrijfseconomisch voordeel of proces kennis, binnen een bepaalde afdeling een activiteit wordt uitgevoerd voor andere afdelingen, die valt onder een andere PMC. Indien dit leidt tot vereenvoudiging van de allocatie, worden de kosten voor deze activiteiten doorbelast aan de afnemende afdeling.
Een doorbelasting vergt een extra administratieve handeling. Doorbelastingen worden daarom uit efficiencyoverwegingen zoveel mogelijk beperkt. Tegenover deze efficiencyoverweging staat echter het streven om de allocaties zo eenduidig mogelijk te krijgen door zoveel mogelijk kosten en opbrengsten rechtstreeks naar een PMC te kunnen alloceren. De kosten voor activiteiten die door de ene afdeling worden uitgevoerd voor een andere worden doorbelast, zodat de 'overblijvende kosten' met één allocatiesleutel kunnen worden toegerekend (meestal 100 % aan één PMC). Deze doorbelasting zorgt aldus voor eenduidigheid en herkenbaarheid van de allocatiesleutels per afdeling.
Het belangrijkste voorbeeld wordt gevormd door de exploitatiekosten van het terminalcomplex. Het beheer van de terminal wordt gevoerd door een afdeling binnen de Business Area Aviation. De bij deze afdeling primair geregistreerde exploitatiekosten (exclusief afschrijvingen) worden doorbelast aan de gebruikers van het terminal complex buiten de PMC Aviation (PMC Consumers, Real Estate en Security) voor het aan hen toerekenbare deel.

Door de indeling van de bedrijfseenheden en de hiervoor beschreven methodiek van doorbelasten, is er bij de volgende stap in de toerekening, de allocatie, voor een groot deel sprake van toerekening naar één PMC. Indien er sprake is van een gedeelde activiteit cq. productiemiddel, waarbij een doorbelasting niet tot vereenvoudiging kan leiden, wordt er een verdeelsleutel gehanteerd, die is gebaseerd op de verdeling van het daadwerkelijk gebruik van de betreffende PMC's.

De opbrengsten / kosten / activa van centrale stafafdelingen en de service unit ICT worden in principe aan de PMC's gealloceerd. Gezien het gedeelde karakter van de activiteiten van deze stafafdelingen en aangezien deze bedrijfseenheden niet met één specifieke PMC zijn verbonden, zou een doorbelasting geen vereenvoudiging opleveren van de toerekening. Een doorbelasting vanuit deze bedrijfseenheden vindt alleen plaats indien er sprake is van specifieke dienstverlening op verzoek van de afdelingen of bijvoorbeeld specifieke kosten voor verzekeringen.

In dit document (inclusief bijlagen) is beschreven welke doorbelastingen en allocaties betrekking hebben op luchtvaartactiviteiten (direct of indirect). In bijlage 2.1 is aangegeven welke toerekeningrelaties er bestaan tussen luchtvaart en niet-luchtvaartactiviteiten en tussen luchtvaartactiviteiten onderling.

5.1.4 Aansluiting organisatie – financiële verantwoordingsstructuur

Zoals eerder beschreven sluit de primaire registratie in kostenplaatsen / OU's niet voor 100 % aan met de financiële verantwoordingsstructuur in PMC's en Business Areas. De reden hiervoor is tweeledig:

- o het bestaan van activa die ten behoeve van meerdere PMC's worden aangewend;
- o activiteiten die voor meerdere PMC's worden uitgevoerd door één afdeling vanuit efficiency redenen.

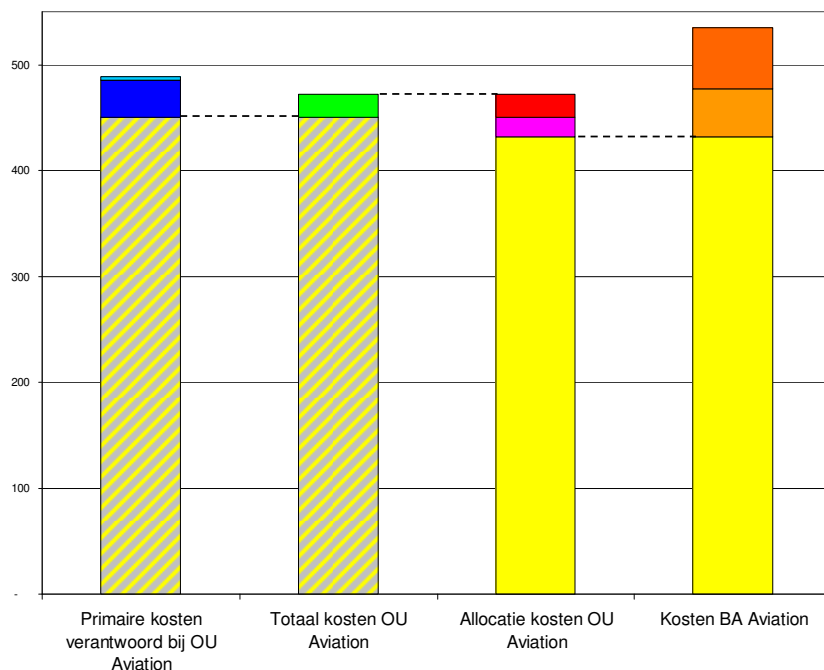
Voor externe opbrengsten geldt dat zij voor 100 % rechtstreeks aan een enkele PMC kunnen worden toegewezen. Bij interne opbrengsten is dit niet per definitie het geval. Binnen de OU Aviation geldt dit voor een groot deel van de kosten van de verschillende processen ook. De belangrijkste gedeelde kostenpost binnen de OU Aviation wordt gevormd door de exploitatiekosten van het terminalcomplex. Deze kosten worden primair verantwoord binnen de OU Aviation, en vervolgens wordt een deel van deze kosten toegerekend aan PMC's buiten Aviation.










Onderstaande tabel geeft ter illustratie een indicatie van de opbouw van de kosten van de BA Aviation, op basis van budget 2006.

| Exploitatiekosten (budget 06) | | Subtotaal | totaal |
|---|--|-----------|--------------|
| <u>Ongedeelde</u> activiteiten: | Kosten binnen de OU Aviation die voor 100 % worden toegerekend aan BA Aviation | 63 % | |
| <u>Gedeelde</u> activiteiten binnen OU Aviation: | Kosten beheer terminalcomplex toegerekend aan BA Aviation | 13 % | |
| | Kosten overige gedeelde activiteiten toegerekend aan BA Aviation | 1 % | |
| Kosten BA Aviation, primair geregistreerd binnen OU Aviation | | | 77 % |
| Gedeelde activiteiten binnen andere OU's die worden toegerekend aan BA Aviation | Doorbelasting | 4 % | |
| | Allocatie | 19 % | |
| Totaal kosten BA Aviation | | | 100 % |

Onderstaand is, ter illustratie, een schematisch overzicht gegeven van het verloop van de primaire vastlegging naar de uiteindelijke toerekening van de BA Aviation (basis berekening: budget 2006). In de eerste staaf van de grafiek is zichtbaar, dat een groot deel (77 %) van de exploitatiekosten, zoals toegerekend aan de BA Aviation al primair binnen de OU wordt geregistreerd. In deze staaf is tevens zichtbaar dat een deel van de kosten in de primaire registratie van de OU Aviation gedeelde activiteiten betreft, waarvoor een toerekening plaatsvindt aan andere OU's middels een doorbelasting. In de tweede staaf is vervolgens weergegeven dat

er kosten worden doorbelast door andere OU's aan de OU Aviation (4 %). Vervolgens vindt op de integrale exploitatiekosten (primair plus doorbelastingen) de tweede stap in de toerekening plaats, namelijk de allocatie. De derde staaf geeft aan dat een deel van de integrale kosten van de OU Aviation wordt gealloceerd naar non-Aviation PMC's. De vierde staaf tenslotte is inclusief de allocatie van andere OU's naar de BA Aviation (19 %).



-  Primaire kosten van OU Aviation welke niet worden doorbelast naar andere OU's
-  Exploitatiekosten terminalcomplex, doorbelast door OU Aviation aan andere OU's
-  Overige doorbelasting door OU Aviation aan andere OU's
-  Doorbelasting door andere OU's aan OU Aviation
-  Allocatie van OU Aviation aan BA Aviation
-  Allocatie afschrijvingskosten Terminalcomplex van OU Aviation aan Non-aviation
-  Overige allocaties van OU Aviation aan Non-aviation
-  Allocatie van andere OU's aan Aviation
-  Allocatie van centrale stafafdelingen aan Aviation

5.1.5 Beschrijving van faciliteiten en diensten t.b.v. luchtvaartactiviteiten

In artikel 2 van de AMvB zijn de luchtvaartactiviteiten benoemd. Vanuit de bedrijfsvoering van Schiphol Group worden daar de volgende faciliteiten voor ingezet:

- o Het luchtvaartterrein met start- en landingsbanen
- o Taxibanen en platformen
- o Licht- en andere elektrische- en besturingsinstallaties in het luchtvaartterrein voor het afhandelen van vliegtuigen
- o Ruimten voor passagiers en bagage in het terminal complex
- o Infrastructuur en installaties op de luchthaven (voorrijwegen e.d.) ten behoeve van afhandeling van passagiers, bagage en vracht

Ten behoeve van de operatie en ontwikkeling van de luchtvaartactiviteiten worden de volgende diensten door de BA Aviation geleverd:

Afdeling Airside Operations:

Airside Operations zorgt voor het goede verloop van de 24-uurs operatie aan airside, zodat vliegtuigen optimaal gebruik kunnen maken van de geboden infrastructuur. Een aantal specifieke taken die deze afdeling uitvoert zijn: havenmeesterfunctie, calamiteiten organisatie, marshalling en buscoördinatie, gate-allocatie, regie slepen, regie bus en overig platformvervoer, flora en fauna beheer, mindervaliden vervoer, bouwcoördinatie aan airside en sneeuw en gladheidbestrijding.

Afdeling Airfield Maintenance Services:

De afdeling Airfield Maintenance Services is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de bedrijfsmiddelen aan airside. Hieronder vallen onder andere de start- en landingsbanen, het rijbanenstelsel, de vliegtuigopstelplaatsen, de verlichtingsinstallaties en de watergangen en riolen van het luchtvaartterrein.

Afdeling Bagage:

De afdeling Bagage draagt zorg voor het aanwezig zijn en optimaal functioneren van het huidige en toekomstige bagage afhandelingsstelsel t.b.v. het bagage afhandelingproces (de feitelijke bagage afhandeling wordt gedaan door de afhandelingmaatschappijen). Om de overslag van transfer bagage tussen de afhandelingmaatschappijen ongestoord te laten verlopen wordt een specifieke Baggage Interhandling Group ingehuurd en aangestuurd. Naast de zorg voor het (24-uurs) bagageproces vindt binnen de afdeling bagage ook de ontwikkeling plaats van uitbreidingen van de capaciteit en innovaties van de processen. Tevens vindt de planning en opdrachtverstrekking (aan derden) van het onderhoud en kleinere projecten ook plaats vanuit de afdeling. Er is een aparte unit verantwoordelijk voor de realisatie van grote bagageprojecten, het zogenoemde 70 MB (million bags) project.

Afdeling Fire Brigade:

De Brandweer Schiphol is kaderstellend voor de brandveiligheid op Schiphol en ziet toe op de naleving hiervan. Hoofddoel is: geen slachtoffers, geen brandontwikkeling en het waarborgen van de continuïteit van de luchthavenprocessen. Voor het bestrijden van calamiteiten beschikt de Brandweer over een uitrukdienst, die ook ondersteunend is bij de nazorg van een calamiteit, om zo spoedig mogelijk weer tot de normale procesgang te komen. Naast vliegtuigbrandbestrijding draagt Schiphol zorg voor de gebouwbrandbestrijding op het terrein. Verder draagt de Fire Brigade ook zorg voor pro-actieve zaken, zoals opleidingen, aanvalsplannen, brandveiligheids- en milieuadviezen. De Fire brigade heeft de beschikking over een eigen brandweer oefenplaats.

Afdeling Capacity Management:

Capacity management is verantwoordelijk voor het veiligstellen van de fysieke en de milieu capaciteit van de Aviation processen van Schiphol. In termen van fysieke capaciteit worden

analyses en plannen gemaakt voor de ontwikkelingen op korte en middellange termijn (1 tot 5 jaar). Naast de fysieke capaciteitsplanning vraagt de planning van de milieu capaciteit (geluid en luchtkwaliteit) om zorgvuldige analyses.

Afdeling Aviation Marketing

Productontwikkeling en marketing van passage en vracht. Tevens vindt binnen deze afdeling de opstelling van statistische gegevens plaats zowel ten behoeve van analyse over realisaties als prognoses voor de toekomst.

Afdeling Account en Contractmanagement:

Accountmanagement voor luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en andere luchtvaartgerelateerde partijen.

Afdeling Passenger Services:

Passenger Services draagt zorg voor een optimale passagiersbeleving door flow begeleiding, informatievoorziening en permanente innovatie van het integrale passagiersproces. De belangrijkste activiteit binnen deze afdeling is Flowcontrol; welke verantwoordelijk is voor het passagiersproces binnen de terminal 'van deur tot deur'. Verder valt binnen deze afdeling ook de verantwoordelijkheid voor Customer Services & Information, te denken valt hierbij aan: inlichtingen t.b.v. passagiers via balies en omroep, VIP diensten – speciale afhandeling ten behoeve van hoogwaardigheidsbekleders, Foto & Film – deze kleine eenheid zorgt voor de begeleiding van opnamen door derden op de luchthaven, Customer Contact Center – zorgt voor informatieverstrekking over vluchtinformatie, afhandeling van verloren voorwerpen etc.

Afdeling Terminal Real Estate:

Terminal Real Estate is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en beheer van de terminal. De eerste hoofdactiviteit die binnen deze afdeling valt is Infrastructure & System Management – beheer, instandhouding en bedrijfsvoering van het terminal complex en pieren, deze activiteit is opgesplitst in de volgende disciplines: Operational Equipment, Electrical Engineering, Mechanical Engineering, Structural Engineering, Fire Safety en Technical Operational Management. Daarnaast valt binnen de afdeling Terminal Real Estate de afdeling Terminal Services. Deze afdeling is verantwoordelijk voor projectmanagement en adviesdiensten voor projecten in de terminal. Deze activiteit is opgesplitst in de volgende disciplines: Technical Information Management, Permits, Facility Services, Service Centre, Terminal Allocation en Terminal Compliance Management.

Afdeling Design & Review:

Het vervullen van het opdrachtgeverschap van grote investeringsprojecten ten behoeve het terminal complex en airside.

Afdeling Utilities Services

De afdeling Utility Services is verantwoordelijk voor het opereren en aansluiten van klanten op haar utility netwerken (gas, water en elektra) op het Schipholterrein en het beheer van ondergrondse tracés. Daarnaast koopt US de utilities en de inzameling van afval in voor Schiphol Group.

Beveiligingsactiviteiten

Afdeling Security:

De afdeling Security is verantwoordelijk voor de uitvoering van Security en houdt zich bezig met de beveiliging van de burgerluchtvaart. De activiteit is gericht op het voorkomen van aanslagen en het waarborgen van de veiligheid van de passagiers op de luchthaven en in het vliegtuig. Er zijn veel partijen actief binnen de beveiliging van de burgerluchtvaart. Al deze partijen hebben hun eigen verantwoordelijkheden. Binnen deze afdeling vallen de

Verwijderd: &

Met opmaak:

Insprijving: Eerste regel: 1,27 cm

Verwijderd: Account

Verwijderd: Productontwikkeling en marketing van passage en vracht.

Verwijderd: Tevens vindt binnen deze afdeling de opstelling van statistische gegevens plaats zowel ten behoeve van analyse over realisaties als prognoses voor de toekomst.

Met opmaak: Frans (standaard)

volgende activiteiten: Operations, Acces Control, Border Control, Security Policy & projects en Company & Public Security.

Zie voor uitgebreidere beschrijving van de activiteiten van Aviation de bijlagen waarin de doorbelastingen en allocaties worden beschreven.

5.2 Totstandkoming financiële informatie

5.2.1 Algemeen

Als basis voor de toerekeningsystematiek wordt allereerst het principe gehanteerd dat de kosten van productiemiddelen die alleen worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten, geheel hieraan worden toegerekend. Evenzo worden kosten van productiemiddelen die in het geheel niet worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten, in het geheel niet hieraan toegerekend. Kosten van productiemiddelen die gedeeltelijk voor luchtvaartactiviteiten en gedeeltelijk voor andere activiteiten worden aangewend, worden toegerekend in overeenstemming met het daadwerkelijk gebruik van die productiemiddelen voor deze activiteiten. Deze toerekening geschiedt op proportionele en marktconforme wijze.

De mate waarin de productiemiddelen worden gebruikt voor de verschillende PMC's wordt vastgelegd in een verdeelsleutel. Deze verdeelsleutel is gebaseerd op een logische meeteenheid (bijvoorbeeld, m² 's of FTE's), welke als maatstaf wordt gehanteerd voor het daadwerkelijk gebruik van het betreffende productiemiddel.

Indien voor de toerekening een verdeelsleutel moet worden gehanteerd, wordt zo veel mogelijk een vast meetmoment in het jaar genomen om de specifieke waarde van de verdeelsleutel vast te stellen (procedurebeschrijving paragraaf 8.2.2).

Indien sprake is van wijziging in het gebruik van een productiemiddel, dan wordt de regel gehanteerd dat toerekening plaatsvindt aan de oude gebruiker totdat een nieuwe PMC kan worden aangewezen als gebruiker. Dit betekent dat indien capaciteit tijdelijk is gebruikt voor niet - luchtvaartactiviteiten, dit pas toegerekend wordt aan luchtvaartactiviteiten op het moment dat deze capaciteit daadwerkelijk wordt gebruikt voor luchtvaartactiviteiten en niet zodra de capaciteit niet meer wordt gebruikt door niet - luchtvaartactiviteiten (leegstand). Daarbij geldt dan wel dat het gebruik op het peilmoment leidend is.

De functionele en administratieve organisatie van Schiphol Group is zo ingericht dat primair kosten daar waar ze veroorzaakt worden ze ook moeten worden gedragen. Voor zover afdelingen kosten voor derden dragen is de organisatie zo ingericht dat zij belang hebben om deze kosten toe te rekenen aan die afdeling die de kosten voor haar rekening moet nemen. Budgetten, targets en procedures zijn zo ingericht dat het voor het management van Schiphol Group 'in het voordeel is' indien zij kosten bij de feitelijke gebruiker kunnen neerleggen. De procedures van de control organisatie van Schiphol Group zijn zo ingericht dat zij alleen kosten (primair vastgelegd of toegerekend) accepteren indien zij feitelijk vanuit hun organisatie de kosten moeten dragen. Elke (hoofd)afdeling heeft een controller die in het betreffende management team zit waarin ook afdelingsresultaten worden besproken. In de bijlagen Doorbelastingen en Allocaties per kostenplaats is verder beschreven hoe deze afdelingen hun kosten uiteindelijk toerekenen aan de PMC's.

Er vindt uitsluitend toerekening van kosten aan luchtvaartactiviteiten plaats, indien sprake is van productiemiddelen in de zin van artikel 2, respectievelijk artikel 8, eerste lid, van het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol. Bijdragen aan verbetering van de N201, het Schipholfonds en het Leefbaarheidsfonds worden gegeven dit principe niet toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.

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 kantoorruimte, 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 voor de component vermogenskosten de WACC voor luchtvaartactiviteiten wordt gehanteerd.

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

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), omdat deze kosten worden gerelateerd aan personeelskosten. 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. In bijlage 3 zijn ter verduidelijking hiervan enkele voorbeelden opgenomen.

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:

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

5.2.3 Beginselen m.b.t. de vaststelling van vermogen en resultaat

De bedrijfseconomische principes m.b.t. de vaststelling van vermogen en resultaat zijn gebaseerd op IFRS en opgenomen in de externe Schiphol Group Jaarrekening in de sectie 'Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling'. In het geval dat de van toepassing zijnde grondslagen van de externe Jaarrekening regels in strijd zijn met expliciet in de Wet Luchtvaart opgenomen voorwaarden prevaleert bij de vaststelling van tarieven en de verantwoording hierover, de Wet Luchtvaart. Daarnaast is er een beperkt aantal correcties op de grondslagen van IFRS zoals beschreven in paragraaf 5.2.4. Belangrijke beginselen waarop deze grondslagen zijn gebaseerd:

Continuïteitsbeginsel (going concern): De Jaarrekening wordt opgesteld in de veronderstelling dat de continuïteit van Schiphol Group gewaarborgd is en dat het bedrijf in de afzienbare toekomst zal worden voortgezet.

Bestendige gedragslijn: De Jaarrekening geeft op een stelselmatige wijze de samenstelling van de materiële vaste activa en de samenstelling en grootte van de totale kosten en omzet op het einde van het boekjaar respectievelijk van het boekjaar weer. Over tijd zullen waarderingsgrondslagen alleen maar wijzigen indien de waarderingsgrondslagen van de externe jaarrekening van Schiphol Group wijzigen of de AMvB wijzigt.

Toerekenings- en causaliteitsbeginsel: Gevolgen van transacties en andere gebeurtenissen worden verwerkt wanneer zij zich voordoen (en niet wanneer geldmiddelen worden ontvangen of betaald) en worden verwerkt in de Jaarrekening over de periode waarop ze betrekking hebben. Als voldaan wordt aan de criteria voor de verwerking (of het van de balans halen) van een actief of passief wordt daarmee tevens voldaan aan de criteria voor de simultane verwerking van de bijbehorende bate of last.

5.2.4 Bepaling van de Regulatory Asset Base

Voor de toerekening van activa aan de luchtvaartactiviteiten is een aantal specifieke regels gesteld in het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol. Materiële vaste activa worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten op basis van het gebruik ten behoeve van luchtvaartactiviteiten. Hiertoe worden de verdeelsleutels gehanteerd, zoals beschreven in dit toerekeningsstelsel. De waarde van de materiële vaste activa, die mag worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten wordt in de wet aangeduid als de Regulatory Asset Base (RAB). Voor de berekening van deze RAB gelden specifieke regels, welke ervoor zorgen dat er op een viertal punten afwijkingen zijn ten opzichte van materiële vaste activa in het externe jaarverslag, dat moet voldoen aan IFRS:

1. Activa anders dan Materiële Vaste Activa mogen niet worden meegenomen in de Regulatory Asset Base (art. 8 lid 9).
2. "Materiële vaste activa worden pas aangewend voor luchtvaartactiviteiten na het moment van ingebruikneming voor dat doel" (art. 8 lid 3).

3. Voor de waarde van activa en de afschrijvingskosten, die samenhangen met grote investeringen, geldt een specifieke berekeningswijze (unuïteitenmethode, art. 8 lid 7).
4. De wijze waarop bouwrente wordt berekend volgens de Wet Luchtvaart (bijlage bij artikel 13), wijkt af van de berekening van bouwrente zoals deze wordt toegepast ten behoeve van de Jaarrekening. Op grond van de Wet Luchtvaart wordt bouwrente berekend over het gehele vermogen dat gemiddeld is geïnvesteerd in activa in aanbouw. Ten behoeve van de Jaarrekening worden alleen vermogenskosten berekend over de vreemd vermogenscomponent. Daarnaast wordt op grond van de Wet Luchtvaart over alle materiële vaste activa, die mogen worden opgenomen in de RAB, bouwrente geactiveerd. Ten behoeve van de Jaarrekening van Schiphol Group wordt alleen bouwrente geactiveerd over projecten met een looptijd en een investeringsbedrag die hoger zijn dan een gestelde grens.

Indien sprake is van financial lease van een activum dat wordt gebruikt voor luchtvaartactiviteiten zal er nog een afwijking ontstaan tussen het externe jaarverslag en de RAB. Deze afwijking wordt veroorzaakt doordat voor de berekening voor de RAB minimaal de WACC van Aviation moet worden gehanteerd in plaats van de impliciete of de marginale rentevoet (IFRS) (zie 5.2.4.2).

In de financiële administratie van Schiphol Group wordt voor de activa en afschrijvingskosten de berekeningsmethodiek van de externe Jaarrekening gevolgd. Teneinde te voldoen aan de vereisten van de Wet Luchtvaart, wordt op het moment van berekening van de nieuwe tarieven voor luchtvaartactiviteiten en op het moment van het opstellen van de jaarlijkse financiële verantwoording over de luchtvaartactiviteiten, een correctie uitgevoerd voor de boven beschreven vier afwijkingen op de cijfers uit de financiële administratie. Deze correcties worden extracomptabel bijgehouden en controleerbaar vastgelegd.

5.2.4.1 Aansluiting verschillen tussen externe Jaarrekening en de Financiële Verantwoording ten behoeve van de Wet Luchtvaart

Vanuit de waarden voor de vaste activa van de Business Area Aviation in de externe Jaarrekening worden de RAB's voor Aviation en Security vastgesteld:

- Splitsen van de Business Area Aviation in Aviation en Security
- Toerekenen van materiële vaste activa ten behoeve van luchtvaartactiviteiten
- Toevoegen van specifieke immateriële activa (zoals geactiveerde uren softwareontwikkeling)
- Toevoegen mutaties uit unuïteitenmethode
- Toevoegen mutaties uit bouwrenteberekening.

De eerste drie acties vinden plaats op basis van de financiële administratie van Schiphol Group. De laatste twee aanpassingen zullen extracomptabel tot stand komen.

De Regulatory Asset Base (RAB) is in de Wet Luchtvaart gedefinieerd als de gemiddelde boekwaarde van de aan luchtvaart- en beveiligingactiviteiten toe te rekenen materiële vaste activa. Toerekening geschiedt volgens gangbare bedrijfseconomische principes en op grond van de historische kostprijs. Het gemiddelde wordt berekend aan de hand van de boekwaarde op 1 januari en 31 december van het betreffende boekjaar. De RAB bestaat uitsluitend uit materiële vaste activa in gebruik. Financiële vaste activa, immateriële vaste activa, activa in aanbouw, werkkapitaal en passiva worden in principe niet meegenomen in de RAB tenzij expliciet beschreven in dit document.

In de AMvB wordt echter rekening gehouden met de mogelijkheid dat bij de vaststelling van tarieven, op grond van aanvaardbare economische principes, op enkele punten kan worden afgeweken van de jaarverslaggeving. Onder de huidige stand van regelgeving voor de verslaggeving gaat het hierbij om operationele software ten behoeve van luchtvaartactiviteiten.

Software wordt op grond van verslaggevingregels gezien als immateriële vaste activa. Hoewel in de AMvB uitsluitend wordt gesproken over materiële vaste activa, wordt software, zodra feitelijk in gebruik, ten behoeve van luchtvaartactiviteiten gerekend tot de RAB omdat software bij de bedrijfsprocessen essentieel is (zoals besturing bagage systeem, self service check-in, maar ook software voor administratie zoals Oracle).

Software betreft extern aangekochte en intern ontwikkelde software. Extern aangekochte software wordt geactiveerd tegen kostprijs. Voor wat betreft intern ontwikkelde software worden de interne uren en externe uren in de uitvoerings- en nazorgfase van ICT projecten geactiveerd op basis van een tijdsregistratie. Interne- en externe uren in de initiatief- en definitiefase worden niet geactiveerd. Het uurtarief wordt gebaseerd op een integrale kostprijsberekening inclusief overhead ICT, BA en concernoverhead. Software wordt lineair afgeschreven over de economische levensduur, welke in de regel gelijk is aan 3 jaar.

Tevens wordt het mogelijk geacht dat luchtvaartactiviteiten in een aparte deelneming worden ondergebracht, die niet wordt geconsolideerd in de Jaarrekening van Schiphol Group. Deze deelneming zou dan onder de huidige IFRS regels niet worden verantwoord onder materiële vaste activa in de Jaarrekening. Op dit moment is dit niet actueel maar mogelijk wel in de toekomst.

Daar waar in dit document wordt gesproken over 'Materiële Vaste Activa' ten behoeve van luchtvaartactiviteiten met betrekking tot de RAB, wordt dit geacht, voor zover van toepassing, ook de posten te omvatten die expliciet in dit document worden genoemd die in de Jaarrekening niet binnen de zelfde activa categorie worden verantwoord.

5.2.4.2 Bedrijfseconomische principes

De belangrijkste bedrijfseconomische principes m.b.t. materiële vaste activa zijn opgenomen in de externe Schiphol Group Jaarrekening (2005) in de sectie 'Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling'. Onderstaand de beschrijving hiervan ten behoeve van het toerekeningsysteem.

Alle investeringsuitgaven worden initieel verantwoord bij materiële vaste activa in aanbouw of ontwikkeling. Bij ingebruikname worden de activa tegen kostprijs overgeboekt naar materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten en dan zal tevens de lineaire afschrijving ten laste van de winst- en verliesrekening aanvangen. Initiële investeringsuitgaven evenals latere uitgaven die verband houden met een materieel vast activum dat al is opgenomen, worden opgevoerd als materieel vast activum, respectievelijk aan de boekwaarde van het activum toegevoegd, indien het te verwachten is dat er toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen vloeien en het bedrag betrouwbaar kan worden bepaald.

Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen historische kostprijs inclusief:

- o bouwrente voor grootschalige investeringen. Dit betreft de gedurende de realisatie aan derden verschuldigde rente op vreemd vermogen die kan worden toegerekend aan de investering (deze bouwrente wordt vervolgens gecorrigeerd op grond van de voorschriften hierover vanuit de AMvB, zie hiervoor 5.2.4);
- o de kostprijs van uren van eigen medewerkers in de uitvoeringsfase van investeringsprojecten;
- o aftrek van ontvangen investeringsfaciliteiten.
- o Tot de materiële vaste activa behoren banen, rijbanen, platformen, terreinen, wegen, gebouwen, installaties en andere vaste bedrijfsmiddelen.

De materiële vaste activa waarvan Schiphol Group krachtens een leaseovereenkomst het economisch eigendom heeft, worden geactiveerd (financiële lease). De definitie van economisch eigendom is overeenkomstig IFRS (indien vrijwel alle aan het eigendom verbonden risico's en

beloningen voor rekening van Schiphol zijn waarbij de economische realiteit leidend is en niet de vorm van het contract).

Een geleased activum (financiële lease) wordt geactiveerd tegen de kostprijs van het activum bij het aangaan van het leasecontract. Deze kostprijs is gelijk aan de contante waarde van de leasebetalingen (wat impliceert dat de vermogenskosten die zijn opgenomen in het leasebedrag niet in het te activeren bedrag worden opgenomen). De disconteringsvoet die hierbij wordt gehanteerd is minimaal gelijk aan de WACC van luchtvaartactiviteiten. Indien sprake is van een financial lease van een aan SG gelieerde maatschappij, dan worden de leasetermijnen berekend op basis van de WACC van luchtvaartactiviteiten en vindt discontering plaats tegen de WACC van luchtvaartactiviteiten. Deze berekeningswijze vormt een afwijking met de principes van de externe jaarrekening (IFRS). Hierin wordt gediscoteerd tegen de impliciete rentevoet indien de kostprijs van het geleasede actief bekend is. Indien deze kostprijs niet bekend is dan wordt de marginale rentevoet gehanteerd.

Indien de reële waarde van het actief lager is dan de contante waarde van de leasebetalingen, dan wordt geactiveerd tegen de reële waarde, zoals deze in de markt is op het moment van aangaan van het leasecontract. Op het activum wordt vervolgens afgeschreven in overeenstemming met identieke activa die Schiphol Group zelf in eigendom heeft. De afschrijvingstermijn kan korter zijn indien de lease termijn korter is, niet verlengd zal worden en het betreffende activum niet overgenomen zal worden. Toerekening aan de RAB van de geactiveerde bedragen van geleasede activa vindt plaats op basis van daadwerkelijk gebruik.

Bij de sale en lease back van aan luchtvaartactiviteiten toe te rekenen gronden worden deze geactiveerd tegen de oorspronkelijke investeringsuitgaven van Schiphol Group.

5.2.4.3 Financiële verantwoording

De RAB wordt op de volgende manieren verantwoord in de jaarlijkse financiële verantwoording van luchtvaartactiviteiten:

- o separaat inzichtelijk voor volledig en deels toegerekende activa;
- o separaat voor activa niet zijnde grote investeringen en anderzijds de grote investeringen die volgens de unuïteitenmethode worden verantwoord.

De RAB wordt verlaagd met afschrijvingen, verkopen, bijzondere waardeverminderingen en verhoogd met investeringen. De overgang van de RAB van de ene PMC naar een andere PMC, als gevolg van een ander gebruik, resulteert niet in een andere waardering.

Indien aanwijzingen bestaan voor een bijzondere waardevermindering wordt de boekwaarde van materiële vaste activa getoetst aan de realiseerbare waarde. De realiseerbare waarde is de hoogste van de directe opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. De directe opbrengstwaarde is het bedrag dat kan worden verkregen uit de verkoop van het activum. De bedrijfswaarde is de contante waarde van de geschatte toekomstige kasstromen uit de economische levensduur die naar verwachting uit het activum zullen voortvloeien. Indien de realiseerbare waarde lager is dan de boekwaarde wordt ter hoogte van het verschil een bijzondere waardevermindering in aanmerking genomen in de winst- en verliesrekening en in mindering gebracht op de boekwaarde van het activum. Deze bijzondere waardevermindering wordt gealloceerd aan de PMC die het activum waarop dit betrekking heeft op het moment van waardevermindering in gebruik had. Indien het gaat om gemeenschappelijk voor luchtvaartactiviteiten en niet luchtvaartactiviteiten gebruikte activa, wordt het verlies als gevolg van bijzondere waardeverminderingen toegerekend pro rata van de verdeelsleutel waarmee de kosten van het activum worden toegerekend. Voorts wordt de lineaire afschrijving over de resterende economische levensduur aangepast.

5.2.4.4 Verkoop van Materiële Vaste Activa

Verkoop van materiële vaste activa komt, vanwege de aard van de activa en de activiteiten, nauwelijks voor. Uitzonderingen zijn verkoop van brandweervoertuigen, auto's en voertuigen van

sneeuw- en gladheidbestrijding. De opbrengst, afboeking activa en winst / verlies van deze verkopen worden geregistreerd in de PMC die de activa in gebruik had.

Het algemene principe is dat verschuiving van activa tussen PMC's / afdelingen / gelieerde ondernemingen geen gevolgen heeft voor de boekwaarde zolang de activa in gebruik blijven voor luchtvaartactiviteiten.

De boekwaarde van activa die worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten is gebaseerd op de aanschaf- of vervaardigingsprijs die Schiphol Group heeft betaald op het vroegste moment in de tijd dat Schiphol Group het activum heeft verworven of vervaardigd.

Voor activatransacties van PMC's / afdelingen / deelnemingen die zich met luchtvaartactiviteiten bezighouden naar PMC's / afdelingen / deelnemingen die zich niet met luchtvaartactiviteiten bezighouden (of omgekeerd) geldt dat boekwinsten of –verliezen uitgesloten zijn. Overdracht van activa vindt in deze gevallen plaats tegen boekwaarde gebaseerd op historische kostprijs.

Voor de overdracht van activa van PMC's / afdelingen / deelnemingen die zich met luchtvaartactiviteiten bezighouden naar derden geldt dat hieruit resulterende boekwinsten of –verliezen verwerkt worden in de resultaten van de PMC's / afdelingen / deelnemingen die zich met luchtvaartactiviteiten bezighouden.

Deze resultaten worden verwerkt in de resultaten van het jaar van aangaan van de transactie en als gevolg daarvan afboeking van het activum bij de desbetreffende PMC's / afdelingen / deelnemingen die zich met luchtvaartactiviteiten bezighouden.

Indien het gaat om een activum dat gedeeltelijk in gebruik was voor luchtvaartactiviteiten worden voornoemde resultaten pro rato toegerekend volgens de verdeelsleutel van het activum in het toerekeningsstelsel.

Indien vooraf gebudgetteerd komen boekwinsten- of verliezen als gevolg van verkoop van activa aan derden ten goede of ten laste van gebruikers via de havengelden. Deze worden meegenomen in de consultatie en worden verwerkt in de tarieven van de eerst volgende periode. Indien niet gebudgetteerd komen boekwinsten of –verliezen door middel van verrekening achteraf eveneens ten goede of ten laste van gebruikers. Effecten voor de havengelden worden meegenomen op het moment van verrekenen, op het eerst volgende tariefvaststelling moment na afsluiting van het boekjaar waarin verkoop heeft plaatsgevonden. Voornoemde uitgangspunten gelden voor alle soorten activa die voor luchtvaartactiviteiten in gebruik zijn. Eventuele verkoop van activa aan derden ten behoeve van luchtvaartactiviteiten vindt direct plaats, zonder 'tussen transactie' naar een niet luchtvaart PMC.

5.2.4.5 Registratie Materiële Vaste Activa

Materiële vaste activa worden geregistreerd in het financiële systeem van Schiphol Group (Oracle) in de submodule projecten (gedurende investeringsfase) en activa (na ingebruikname). De submodules bevatten zowel het totale bedrag als het aandeel van luchtvaartactiviteiten en beveiligingsactiviteiten daarin.

De allocatiesleutels, welke een integraal onderdeel uitmaken van het activaregister in Oracle en welke dus de basis zijn voor de totstandkoming van de RAB, zijn gebaseerd op het feitelijk gebruik van het activum. Voor elk activum is een allocatiesleutel vastgesteld.

Bij investeringen in nieuwe materiële vaste activa wordt ten tijden van de goedkeuring van de investeringsaanvraag ("intern beslisdokument") de allocatiesleutel vastgesteld. Basis voor deze vaststelling is het verwachte feitelijke gebruik. Deze sleutel wordt ingevoerd in de activamodule van Oracle op het moment van activeren. Eens per jaar wordt op basis van uitgevoerde metingen

het feitelijke gebruik van het activum vastgesteld conform dit document en indien nodig wordt de allocatiesleutel aangepast.

Per activum wordt een allocatiesleutel bepaald die het feitelijke gebruik weergeeft en die door middel van metingen wordt getoetst. Voor de verschillende allocatiesleutels en de totstandkoming hiervan wordt verwezen naar bijlage 4 "Allocaties".

Hieronder volgt een beschrijving van de systematiek van vastlegging van activa in het activaregister, allocatie van activa naar Regulatory Asset Base, het boeken van afschrijvingskosten en het alloceren hiervan:

Materiële en immateriële Vaste Activa worden vastgelegd in de activa module (activaregister) van Oracle. Binnen het activaregister wordt onderscheid gemaakt in 4 niveaus:

1. Activum rekening: dit is het hoogste niveau van de activa indeling, ook wel "grootboekgroep" genoemd.
2. Hoofdindeling: dit is het eerstvolgende niveau van activa indeling.
3. Subgroep / component: dit is het laagste aggregatieniveau binnen de activa indeling.
4. Individueel activum.

Op het moment van het beschikbaar komen voor gebruik van het activum wordt door de activabeheerder (dit is de afdeling waar het activum boekhoudkundig aan gekoppeld is en waarvan de afschrijvingskosten middels de allocatiesleutel(s) worden gealloceerd naar de PMC's) een opleverprotocol opgemaakt. Dit protocol dient als onderligger voor de administratie die zorgdraagt voor de activering in Oracle. In het activaregister worden binnen de juiste subgroep / component onder andere de volgende gegevens vastgelegd:

- o Activanummer
- o Activaomschrijving
- o Aanschafwaarde
- o Economische levensduur
- o Kostenplaats
- o PMC allocatie sleutel

De economische levensduur komt overeen met de standaard economische levensduur, zoals vastgesteld voor de subgroep / component waartoe het activum behoort. Zie hiervoor bijlage 1.1.

De kostenplaats is de organisatie eenheid die zorg draagt voor het administratieve beheer van het activum. Bij de maandelijkse boeking van de afschrijvingskosten worden de totale afschrijvingskosten van dit activum geboekt ten laste van deze kostenplaats.

Elk activum heeft een PMC allocatie sleutel. De PMC allocatie sleutel dient ervoor om de waarde van het activum (boekwaarde) te kunnen toerekenen naar de PMC's die dit activum gebruiken. Dezelfde PMC allocatie sleutels worden ook gebruikt voor de allocatie van de afschrijvingskosten van de kostenplaats naar PMC's.

De volgende type PMC sleutels zijn te onderscheiden:

- A Uitsluitend in gebruik bij 1 PMC (100 % Aviation, 100 % Security, 100 % Consumers etc.)
- B Sleutels die centraal worden vastgesteld voor gebruik door meerdere afdelingen (periodieke meting):
 - a. Vierkante meter verdeling Terminal complex
 - b. Verkeerstellingen
 - i. Landside infrastructuur
 - ii. Airside infrastructuur (Kaagbaantunnel)

C Overigen:

- a. Investeringsprojecten voor meer dan 1 PMC, waarbij de eerder genoemde sleutels van toepassing zijn: hierbij wordt bij het aangaan en de goedkeuring van de investering vastgesteld hoe de verdeling over de PMC's zal plaatsvinden. De belangrijkste post hieronder is de Schiphol Dynamic Displays (passagiers informatie schermen).
- b. Registratie diverse activiteiten
De per actief vastgestelde sleutel heeft voornamelijk betrekking op ICT systemen, die door meerdere PMC's c.q. activiteiten worden gebruikt (zie ook staatje onderaan pagina 4 van bijlage 1.3). Grondslag voor de vaststelling van deze sleutels is het vastgestelde gebruik op het moment van goedkeuren van de investeringsaanvraag.

De type sleutels A en B omvatten thans gezamenlijk 99.9 % van de activawaarde van Schiphol Group.

5.2.5 Proces om te komen tot een financiële verantwoording conform de Wet Luchtvaart

Schiphol Group heeft de verplichting om jaarlijks een financiële verantwoording op te stellen voor luchtvaartactiviteiten. Naast financiële informatie (exploitatie rekening, RAB) bevat deze verantwoording ook informatie m.b.t. afrekening van het afgelopen jaar, realisatie m.b.t. de kwaliteitsindicatoren, bijdrage van niet luchtvaartactiviteiten aan luchtvaartactiviteiten, behaalde efficiënties, verdeelsleutels, investeringen en het oordeel van de gebruikers.

De financiële informatie in deze verantwoording is hetzelfde als de informatie in de externe Jaarrekening van Schiphol Group m.b.t. Aviation plus enkele specifieke correcties die extracomptabel worden bijgehouden en verifieerbaar vastgelegd. Dit impliceert dat de grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling in de financiële verantwoording op basis van de Wet Luchtvaart hetzelfde zijn als de grondslagen in de externe Jaarrekening van Schiphol Group m.u.v. vier specifieke items (zie onder 5.2.3). Ten aanzien van de verdere uitwerking van punt 3 wordt het volgende opgemerkt:

3. Voor de waarde van activa en de afschrijvingskosten, die samenhangen met grote investeringen, geldt een specifieke berekeningswijze (unuïteitenmethode, art. 8 lid 7). Het betreft hier nieuwe investeringen met een omvang van meer dan EUR 100 miljoen, waarbij zich naar verwachting bij ingebruikname een initiële overcapaciteit voordoet.

Doel van de methode is om de kosten van het productiemiddel voorcalculatorisch gelijkmatig te spreiden over de productie-eenheden. Aangezien sprake is van een te voorziene, onvermijdelijke, overcapaciteit zullen de kosten per eenheid productie in de aanloopjaren hoger zijn dan in de periode dat geen sprake meer is van overcapaciteit, als gevolg van marktgroei. Dit systeem is erop gericht het bedrag voor afschrijvingen en vermogenskosten (i.c. de WACC) constant te laten zijn per eenheid van gebruik. De centrale gedachte bij de unuïteitenmethode is dat de kosten van de initiële overcapaciteit kosten zijn welke onlosmakelijk met de voortbrenging van de productie-eenheden verbonden zijn en dat de kosten daaraan dienen te worden toegerekend. Voor de berekening is een aantal parameters noodzakelijk zoals de WACC, de ten tijde van het investeringsbesluit voorziene economische levensduur, de voorziene capaciteiten van het productiemiddel en het geplande gebruik.

Een belangrijke variabele binnen dit systeem vormt de gebruiksprognose. De gebruiksprognose wordt uitgedrukt als het verwachte gebruik van het betreffende productiemiddel als een percentage van de capaciteit van dit productiemiddel. Deze gebruiksprognose wordt vastgesteld door de directie van Schiphol Group op het moment van het investeringsbesluit. De gebruiksprognose wordt berekend met behulp van de volgende elementen:

- Maximum capaciteit uitgedrukt in aantallen passagiers of vliegtuigbewegingen van de infrastructuur, inclusief toegevoegde capaciteit
- Toegevoegde capaciteit van de grote investering
- Verkeer en vervoersprognose

De eerste twee elementen worden voorgesteld door experts op het gebied van gebruik en ontwikkeling van infrastructuur. Het laatste element wordt voorgesteld door verkeer en vervoersdeskundigen. De uitgangspunten die daarbij worden gehanteerd en de resultaten daarvan worden in de consultatie met de gebruikers toegelicht.

Een tweede belangrijke variabele betreft de omvang van de grote investering. Het principe wordt gehanteerd dat alle equipment waarvoor hetzelfde capaciteitsprofiel geldt wordt meegenomen in de berekening van de unuïteit.

Bij aanvang van de Wet Luchtvaart is voor de op dat moment aanwezige activa alleen de 5e baan als grote investering opgenomen.

Na ingebruikname van de 5e baan in 2003 is deze tot nu toe afgeschreven op de gebruikelijke lineaire wijze. Onder de nieuwe regulering worden de resterende boekwaarde en de resterende levensduur gebruikt als startwaarden voor toepassing van de unuïteiten berekening.

Aangezien de capaciteit altijd wordt bepaald door het gehele banenstelsel, kan er geen aparte groei van het capaciteitsgebruik van de 5e baan worden onderkend. De gebruiksprognose van de 5e baan wordt daarom met behulp van de volgende stappen berekend:

1. Vaststelling van de maximale capaciteit van het 5-banenstelsel, inclusief de Polderbaan. Deze capaciteit wordt begrensd door het vigerende wettelijke kader, met andere woorden: hoeveel bewegingen passen binnen de huidige (milieu)wetgeving. Bij dit aantal is rekening gehouden met de oplossing van het mogelijke parallel starten.
2. Vaststelling van de capaciteit zonder de 5e baan. Deze is gesteld op de capaciteit van het 5-banenstelsel zonder het deel van de Polderbaan (5e baan) daarin. Hiertoe is gekeken naar de hoeveelheid bewegingen die op de 4 oorspronkelijke banen kunnen worden afgehandeld binnen het nieuwe stelsel. Als gevolg van de nieuwe normering is dit lager dan oorspronkelijk op het 4-banenstelsel werd afgehandeld.
3. De toegevoegde capaciteit van de 5e baan wordt vervolgens berekend als het verschil tussen de maximale capaciteit van het 5-banenstelsel, en de capaciteit van de bestaande 4 banen in het nieuwe stelsel.
4. Vaststelling van het gebruik van het totale stelsel (uitgedrukt in vliegbewegingen). Dit gebruik volgt uit De verkeer en vervoerprognose. Deze verkeer en vervoerprognose wordt, voorzover deze binnen de Businessplan periode valt, overgenomen uit het Businessplan. Voor zover deze buiten de Businessplanperiode valt wordt de verkeer en vervoerprognose geëxtrapoleerd op grond van de laatste 5 jaar realisatie en de eerdergenoemde 5 jaar verkeer- en vervoerprognose uit de Businessplanning.
5. Het gebruik van de 4 bestaande banen wordt gelijk gesteld aan de capaciteit van deze 4 banen (2).
6. Het gebruik van de 5e baan wordt bepaald door het verschil tussen het totale gebruik (4) en het gebruik van de 4 bestaande banen (5).
7. De gebruiksprognose voor de 5e baan is gelijk aan het gebruik van de 5e baan (6) gedeeld door de capaciteit van de 5e baan (3).

Tenslotte wordt de initiële onderbenutting verdisconteerd in het tarief over de totale resterende levensduur, rekening houdend met verwachte inflatie. Hieruit volgt een reëel gelijk bedrag per eenheid aan afschrijvings- en vermogenskosten.

Het aldus berekende afschrijvingsbedrag per jaar wordt vastgelegd per periode waarover een toerekeningsstelsel wordt opgesteld, in principe per 5 jaar. De eerste keer over 4 jaar (zie nota

van toelichting AMvB blz. 33 onderaan). Bovenstaande informatie / resultaten zullen bij de eerstkomende consultatie met de luchtvaartmaatschappijen worden meegenomen. Indien op het moment van herziening van de berekening van de unuïteitenmethode een nieuw inzicht is met betrekking tot de geprognosticeerde benutting van de capaciteit, wordt de berekening van de unuïteit opnieuw uitgevoerd met deze aangepaste benutting. Uitgangspunt is dan de boekwaarde volgens de gereguleerde RAB op het moment dat de nieuwe periode van de unuïteitenberekening ingaat. Correctie vindt aldus plaats in de toekomstige afschrijvingen.

Ten aanzien van het 4^e punt treft u onderstaande verdere uitwerking aan:

4. De wijze waarop bouwrente wordt berekend volgens de Wet Luchtvaart (bijlage bij artikel 13), wijkt af van de berekening van bouwrente zoals deze wordt toegepast ten behoeve van de Jaarrekening.

In de Jaarrekening van Schiphol Group is, mede ingegeven door toepassing van internationale grondslagen van waardering en resultaatbepaling (IFRS), slechts onder bepaalde randvoorwaarden sprake van activering van bouwrente. Het moet gaan om investeringsprojecten waarvan de realisatie langer duurt dan 1 jaar en waarvan de omvang minimaal EUR 11,5 miljoen bedraagt. Voorts mag alleen rente worden geactiveerd die daadwerkelijk aan derden is betaald. De Wet Luchtvaart staat ook activering van bouwrente toe en hanteert daarbij de volgende definitie:

‘Bouwrente = kosten van vreemd vermogen die worden berekend over materiële vaste activa, die nog niet in gebruik zijn genomen.’

De verschillen tussen bouwrente in de externe Jaarrekening en de verantwoording op basis van de Wet Luchtvaart zijn:

- o De externe Jaarrekening gebruikt alleen bouwrente voor grootschalige investeringen terwijl dit bij de Wet Luchtvaart voor alle investeringen is toegestaan.
- o Op grond van de Wet Luchtvaart wordt bouwrente berekend over het gehele vermogen dat gemiddeld is geïnvesteerd in activa in aanbouw terwijl in de externe Jaarrekening alleen vermogenskosten berekend worden over de vreemd vermogenscomponent.
- o De externe Jaarrekening gebruikt als percentage de betaalde kosten van vreemd vermogen terwijl voor de Wet Luchtvaart een specifiekere definitie wordt gehanteerd (kostenvoet van rentedragende schulden die jaarlijks worden berekend over het gemiddelde geïnvesteerde vermogen per 1 januari respectievelijk 31 december). Het betreft het risicovrije rendement (als %), gelijk aan het effectieve rendement (‘yield to maturity’) op een Nederlandse staatsobligatie met een resterende looptijd gelijk aan de gemiddelde aanlegperiode van de desbetreffende materiële vaste activa. Deze dient te worden vermeerderd met een kredietopslag van 65bp.
- o De correctie op de bouwrente vindt plaats vanaf toepassing binnen de nieuwe regulering (2007). Er vindt geen correctie met terugwerkende kracht op het verleden plaats omdat onder het oude regime de activa in aanbouw bij de bepaling van de asset base meeliepen. Om te voorkomen dat de geactiveerde bouwrente tot dubbele lasten zouden leiden werd de geactiveerde bouwrente als inkomstenpost bij de vaststelling van de havengelden meegenomen en leidde daarmee als zodanig tot verlaging van de havengelden. Afschrijving van geactiveerde bouwrente vindt plaats op basis van de gemiddelde termijn van de activa waar deze activering betrekking op heeft.

5.2.6 Verrekening van exploitatieverschillen met gebruikers

De verrekeningen zijn onderdeel van de financiële verantwoording en hebben betrekking op het afgesloten jaar. Ze bevatten een specificatie van het verschil tussen de geraamde en werkelijke opbrengsten uit de tarieven over het aan het moment van vaststelling van de tarieven voorafgaande boekjaar, in verband met de prognoses en de realisatie van het volume van het

luchthavenluchtverkeer, het vervoer van passagiers en het vervoer van vracht en de uitvoering van investeringen. Schiphol mag alleen achteraf gerealiseerde efficiency resultaten behouden, resulterend in een lager kostenniveau voor het volgende havengeld tariefvoorstel.

5.3 Uitwerking toerekening belangrijkste gedeelde kosten

In deze paragraaf worden de toepassingen van de toerekening van gedeelde kosten beschreven, welke het belangrijkste zijn in de zin van omvang van de toegerekende kosten (inclusief activa). In de bijlagen is een volledige beschrijving opgenomen van de toerekening per kostenplaats. Het peilmoment voor het vaststellen van het gebruik van gedeelde kosten is 1 juli, tenzij expliciet anders genoemd. Bij toepassing van deze datum kunnen de bijbehorende nieuwe allocatiesleutels worden verwerkt in het havengeldtarief voorstel voor het komende jaar.

5.3.1 Toerekening activa en afschrijvingskosten Terminal complex: m² verdeling

Het Terminal complex is één gebouw waar zowel luchtvaart als niet-luchtvaart activiteiten worden uitgevoerd. Het beheer van het gebouw ligt bij de Business Area Aviation. De kosten voor dit productiemiddel worden op basis van het daadwerkelijke gebruik toegerekend naar de verschillende PMC's. Deze toerekening vindt plaats in vier stappen.

Stap 1

Ten behoeve van de toerekening van de activa en de afschrijvingskosten, wordt het Terminal complex allereerst verdeeld in gebouwdelen. Deze verdeling wordt gemaakt op basis van historische 'aanbouw'. Het terminalcomplex is in de loop der tijd gebouwd en uitgebreid. Zodoende zijn verschillende gebouwdelen ontstaan, waarvan de kosten ook verschillen, afhankelijk van tijdstip van bouw en bouwkundige kenmerken.

Met betrekking tot het Terminal gebouw worden de volgende gebouwdelen onderscheiden:

| | |
|--------------------|-------------------------|
| Terminal 1 (Zuid) | Bemanningscentrum |
| Terminal 2 (Noord) | Schiphol Plaza |
| Terminal 3 (West) | Bagagekelder D-platform |
| B-pier | C-pier |
| D-pier | E-pier |
| F-pier | G-pier |
| H-pier | Skyport |

Als gevolg van toekomstige aanbouw of afbraak van gebouwdelen kan de lijst van gebouwdelen onderhevig zijn aan verandering.

Stap 2

De kosten (boekwaarde en afschrijvingskosten) per gebouwdeel worden vastgesteld op basis van de activa administratie.

Stap 3

Voor installaties en overige vaste activa in het terminalcomplex (waaronder de aviobruggen) wordt de regel gehanteerd dat, indien sprake is van geheel gebruik door Aviation (of Non-Aviation), er geheel wordt toegerekend aan Aviation (of Non-Aviation). De inlichtingenbalies welke ook onderdeel zijn van de activa van het Terminalcomplex, worden toegerekend naar de PMC's Aviation en Concessies op basis van de allocatiesleutel voor Inlichtingen (zie beschrijving A9e OU Aviation). Indien sprake is van een gedeeld productiemiddel worden de boekwaarde en de jaarlijkse afschrijvingskosten verdeeld op basis van de m² verdeling van het betreffende gebouwdeel. Onder gedeelde activa wordt verstaan het gebouw als geheel zonder de specifieke activa, hierbij valt te denken aan zaken zoals het casco, de gevels, vloeren en plafonds en algemene installaties. Specifieke activa van de Non-Aviation ruimten, zoals de binnenwanden en de inrichting van winkels of specifieke installaties zijn geheel voor rekening van Non-Aviation en

maken aldus geen onderdeel uit van de gemeenschappelijke kosten die over alle gebruikers worden verdeeld.

De verdeelsleutel voor de overige kosten per gebouwdeel, wordt vastgesteld op basis van het aantal m²'s 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 vanaf 2007 de S-NEN 2580 normering toegepast. S-NEN 2580 is onderdeel van de in de inleiding genoemde verfijningen in de toerekeningsystematiek voor 2007.

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 Group specifiek uitgangspunt toegevoegd, resulterend in S-NEN 2580.

Schiphol Group past de S-NEN 2580 normering toe, met het oog op vergroting van consistentie en controleerbaarheid van het bemeten van de ruimtes in de Terminal. Door een externe partij, Bureau Bouwcoördinatie Nederland (BBN) is een meetcertificaat afgegeven voor de toepassing van 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:

- o trappenhuizen;
- o vides, liftschachten en schalmgaten wanneer groter dan 4 m²;
- o statische bouwdelen;
- o gebouwgebonden technische ruimten;
- o ruimten lager dan 1,5 meter;
- o kolommen en leidingschachten groter dan 0,5 m²;
- o gebouwgebonden buitenruimten.

B. Bij het bepalen van het verhuurbare oppervlak geldt:

- o metselwand (statisch) gemeten tot aan de wand;
- o betonwand (statisch) gemeten tot aan de wand;
- o binnenwand (niet statisch) gemeten tot aan het hart van de wand;
- o systeemwand (niet statisch) gemeten tot aan het hart van de wand;
- o gevelconstructie (statisch) gemeten tot aan de constructie.

Specifiek uitgangspunt van de S-NEN 2580 is:

- o 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 aantal regels voor nadere uitwerking gesteld voor de toerekening van m²'s naar PMC's:

- o Ruimten die niet tot het verhuurbare oppervlak (conform S-NEN 2580) horen, worden niet meegenomen in de berekening van de m² allocatiesleutel. Dit betekent de facto dat de kosten van deze ruimten worden toegerekend naar de PMC's naar rato van hun gebruik van het verhuurbare oppervlak in het betreffende gebouwdeel. Indien sprake is van dergelijke ruimten (die niet tot het verhuurbaar oppervlak behoren) die dedicated worden

gebruikt door luchtvaartactiviteiten dan wel niet luchtvaartactiviteiten, dan worden deze dedicated toegerekend.

- Alle ruimten binnen het verhuurbare oppervlak worden toegerekend aan een PMC op basis van het feitelijke gebruik op peildatum 1 juli van elk jaar. Een eenmalige peiling per jaar wordt representatief geacht voor het feitelijk gebruik, dit geldt zowel voor ruimten met een permanent karakter als voor ruimten die vaker van functie wisselen, zoals promotiestands voor reclamadoeleinden (zoals opgestelde auto's).*
- Uitrolbare winkels worden toegerekend in de uitgerolde toestand.
- Aan etalages, open winkelpuien en balies wordt één extra strekkende meter vloeroppervlak toegerekend. Dit geldt ook voor uitrolbare winkels. Bij gesloten puien, dat wil zeggen blinde wanden, geldt deze regel niet. De extra meter bij etalages en open puien wordt gebruikt door winkelend publiek en winkels in het kader van de niet-luchtvaartactiviteit.
- Voor reclame objecten op een smalle voet, wordt het m² gebruik gemeten op 1.50 m hoogte.
- Het vloeroppervlak in gebruik door personeel om hun kantoor in terminal West te bereiken (aankomst 3), winkelbevoorrading en voor planten en staande kunstuitingen is niet vast te leggen in de PMC tekeningen van de terminal. Om dit gebruik niet (geheel) toe te rekenen aan luchtvaartactiviteiten wordt een forfaitaire (éénmalig te bepalen) korting toegepast op de aan luchtvaartactiviteiten toerekenbare vierkante meters. De korting wordt berekend op basis van daadwerkelijk gebruik en geldt voor de hele geldigheidsduur van het Toerekeningsstelsel (zie bijlage 7 Forfaitaire vaststelling m² correcties Terminal complex)
- Passagierstoiletten in Terminal 1, 2 en 3 op de begane grond en 1e verdieping worden toegerekend aan Aviation, op deze verdiepingen bevinden zich de aankomst- en vertrekhallen, publieke lounges en pieren; passagierstoiletten vanaf de 2e 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 aan de PMC Security omvat alle m²'s Terminal die specifiek worden gebruikt voor 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. Met deze correctie wordt ook een evenredig deel van de gemeenschappelijke (gebouwgebonden) ruimten minder toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Het aandeel van deze specifieke passanten wordt vastgesteld op basis van marktonderzoek door de afdeling Market Research (zie beschrijving A8 OU Consumers).
- Expeditieruimten in het terminalcomplex worden gebruikt voor niet luchtvaartactiviteiten en op grond daarvan toegerekend aan niet luchtvaartactiviteiten.
- Ruimtes welke zijn gereserveerd voor permanent gebruik van Non-Aviation worden toegerekend aan Non-Aviation.

*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 afschrijvingskosten en activa 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.

Stap 4

De kosten per gebouwdeel worden toegerekend aan de verschillende PMC's op basis van de vastgestelde m² verdeelsleutel per gebouwdeel.

NB. De kosten van het terminalcomplex die hier in aanmerking worden genomen zijn exclusief de onderliggende gronden. De gronden vormen een apart activum, dat wordt verantwoord bij de afdeling Capacity Management. Toerekening van deze gronden vindt plaats op basis van daadwerkelijk gebruik, waarbij voor de grond onder het terminalcomplex gebruik wordt gemaakt van de m² verdeelsleutel van de gehele terminal (zie verder beschrijving Allocatiesleutel A1e Aviation).

5.3.2 Toerekening exploitatiekosten Terminalcomplex (exclusief afschrijvingen)

Toelichting: Specifieke kosten welke gemaakt worden voor Non-Aviation activiteiten in het terminalcomplex, zoals kosten voor aanbrengen en schoonmaak van reclameobjecten, worden gedragen door de betreffende Non-Aviation activiteit en maken geen onderdeel uit van deze toerekening.

Een ander belangrijk onderdeel dat gewijzigd is voor de toerekeningsystematiek van 2007 is de verfijning van m²-sleutels voor de toerekening van exploitatiekosten van de Terminal. Tot en met 2006 worden alle exploitatiekosten (onderhoud, schoonmaak e.d.) met betrekking tot het beheer van het terminalcomplex toegerekend op basis van de gemiddelde m²-sleutel voor het gehele Terminal complex.

Met ingang van 1 januari 2007 wordt de verfijning van m² allocatiesleutels ten behoeve van exploitatiekosten Terminalcomplex ingevoerd, zodat een betere relatie tussen kosten en gebruik wordt gelegd.

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

Schoonmaak en bijbehorende personeelskosten:

- o 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's 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:

- o 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):

- o Kosten worden per gebouwdeel toegerekend aan de feitelijke 'gebruiker' van de energievoorziening. De werkelijke kosten van energieverbruik en transport per gebouwdeel worden op basis van de m²-verdeling per gebouwdeel en wegingsfactoren toegerekend aan de PMC's. De wegingsfactoren zijn gebaseerd op de energie-intensiteit van de verschillende functiegebieden in een PMC (zie voor een nadere uitleg de detailbeschrijving van doorbelasting D18 OU Aviation).

Water, overige personeelskosten en overige kosten:

- o De kosten worden toegerekend op basis van de m²-verdeling van het gehele Terminalgebouw.

5.3.3 Toerekening security kosten

Tot en met 2006 worden alle kosten met betrekking tot de beveiliging van de luchthaven en de faciliteiten voor grenscontrole volledig toegerekend aan de PMC Security. Met ingang van 2007 wordt een gewijzigd toerekeningsstelsel toegepast. De belangrijkste aanleiding voor wijziging van het stelsel is dat de luchthaven per 1 december 2005 is overgegaan van centrale op decentrale security en het Terminalgebied hierdoor van 'beveiligingsstatus' is veranderd.

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 de SRA critical part zijn primair gericht op bescherming van het vliegtuig (passagiers, bemanning en bagage). Het uitgangspunt van de gewijzigde toerekeningsmethodiek voor security kosten is dat uitsluitend de kosten die gericht zijn op SRA critical part en SRA direct ten laste van de PMC Security komen.

De beveiliging van niet SRA gebieden dient naast security, ook een duidelijk bedrijfsbeveiligingsdoel, namelijk de continuïteit van de bedrijfsvoering. De beveiligingskosten voor deze gebieden worden toegerekend aan de verschillende PMC's op basis van daadwerkelijk gebruik:

- o Beveiligingsmaatregelen (niet Schengen-) Lounge & Pieren gebied
 - Belangrijkste taak: mobiele surveillance met kostentoekening op basis van m²-verdeling van het gehele Terminalgebouw
- o Beveiliging voor publiek toegankelijke gebieden
 - Kosten voor specifieke maatregelen worden doorbelast aan de gebruiker (bijv. winkel beveiliging Plaza, doorbelast aan OU Consumers).

- Overige maatregelen voornamelijk gericht op criminaliteitsbestrijding: camerabewaking, mobiele surveillance en nachtsluiting Plaza/NS station*, parkeerterrein P7/transportstraat, Aankomst- en Vertrekhal. Kostentoerekening op basis van m²-verdeelsleutel 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).

5.3.4 Toerekening landzijdige infrastructuur

Voor de toerekening van de kosten van landzijdige infrastructuur wordt een berekeningsmethodiek gehanteerd waarvan de input variabelen jaarlijks worden geactualiseerd. Omdat de inzichtelijkheid van de tot nu toe gehanteerde verdeelsleutel als onvoldoende wordt ervaren en er onvoldoende rekening wordt gehouden met de karakteristieken van de arealen op het Schiphol terrein (Zuidoost, Zuid, Centrum laag, Centrum hoog, Centrum-Oost, Noord en Oost), is gezocht naar een verfijnde methodiek ter vaststelling van de verdeelsleutel (indeling in arealen, zie Bijlage 6; de verbindingsweg tussen Centrum en Centrum Oost (de Loevesteinse Randweg) wordt aan het areaal Centrum Oost toegewezen).

In de nieuwe methodiek wordt onderscheid gemaakt tussen exploitatiekosten die direct kunnen worden toegewezen aan een PMC en niet direct toewijsbare exploitatiekosten. De allocatiesleutel voor de exploitatiekosten en de activa wordt als volgt bepaald:

1. Kosten die direct toewijsbaar zijn aan een PMC, worden direct toegewezen aan de betreffende PMC. Voor luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation) betreft dit de kosten die worden gemaakt om het verkeer op de voorrijwegen (aankomst en vertrekpassage) in goede banen te leiden. Hieronder vallen de salariskosten van de Buitengewone Opsporingsambtenaren, de verkeersregelaars en een beleidsmedewerker, advieskosten en kosten van de beveiliging rondom dit deel van de voorrijwegen.

Voor de verdeling van de overige kosten, vindt de toerekening van kosten plaats op basis van de verdeling in arealen en het gebruik van deze arealen door de verschillende PMC's. Hiertoe vindt eerst een toerekening van kosten naar arealen plaats.

2. De afschrijvingskosten per areaal worden direct toegerekend naar het betreffende areaal.
3. Voor enkele arealen is het daadwerkelijke gebruik niet vast te stellen op basis van een verkeerstelling. Dit betreft de gebieden voor algemeen gebruik, zoals de groenvoorzieningen en het gemaal en het J-gebied. De afschrijvingskosten van deze arealen worden naar verhouding van de afschrijvingskosten verdeeld over alle overige arealen.
4. De kosten van onderhoud en groenvoorziening worden toegerekend naar de verschillende arealen op grond van de gebruiksintensiteit van de verschillende arealen. De maatstaf die hiervoor wordt gebruikt is de verkeerstelling per areaal.
5. Ten behoeve van de toerekening van de overige niet direct toewijsbare kosten wordt als driver de historische aanschafwaarde per areaal gehanteerd. Na evaluatie is gebleken dat de aanschafwaarde het meest bepalend is voor de kosten van instandhouding. Dit komt met name tot uiting in het kostenverschil tussen het verhoogde wegennet en het wegennet op maaiveld.
6. Voor de gebieden voor algemeen gebruik wordt de historische aanschafwaarde naar verhouding verdeeld over de overige arealen.
7. Vervolgens worden de overige niet direct toewijsbare kosten toegewezen aan de arealen op basis van de verhouding van de historische aanschafwaarden van deze arealen.
8. De verschillende kostensoorten per areaal die met de voorgaande stappen zijn berekend, worden toegewezen aan de PMC's Aviation, Parking en/of Real Estate op basis van verkeers- en parkeertellingen per areaal. Alleen de kosten van de arealen Centrum (hoog en laag) en Zuidoost worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. In de

verkeerstellingen wordt vrachtverkeer en verkeer voor Valet Parking, als verkeer voor Real Estate respectievelijk Parkeren (niet-luchtvaartactiviteiten) opgenomen.“

NB. De kosten met betrekking tot de landzijdige infrastructuur die hier in aanmerking worden genomen zijn exclusief de onderliggende gronden. De gronden vormen een apart activum, dat wordt verantwoord bij de afdeling Capacity Management. Toerekening van deze gronden vindt plaats op basis van daadwerkelijk gebruik, waarbij voor de grond onder de landzijdige infrastructuur gebruik wordt gemaakt van m²'s per areaal en de verkeerstellingen per areaal (zie verder beschrijving in bijlage 4 Allocatiesleutel A5 OU Aviation-verkeerstellingen; hier is ook een rekenvoorbeeld opgenomen).

5.3.5 Toerekening kosten centrale stafafdelingen

Centrale stafafdelingen werken per definitie voor het gehele concern en niet voor individuele PMC's. Voor een aantal bijzondere kostencomponenten is één specifieke verdeelsleutel aan te wijzen. Dit geldt voor de volgende drie componenten:

| | |
|---------------------------------|---|
| Centraal P&O: | Verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van personeelskosten per PMC. |
| Facilitaire dienst: Huisvesting | Verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van m ² gebruik (kantoor- en magazijnruimte) per afdeling en vervolgens op basis van de toewijzing van de afdelingen naar PMC's. |
| Facilitaire dienst: Overig | Verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van aandeel in personeelskosten per PMC. De PMC's Regionale Luchthavens en Overige Deelnemingen krijgen geen kosten toegerekend, aangezien de Facilitaire Dienst niet voor deze onderdelen werkt. |
| Verzekeringskosten | De verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van de herbouwwaarde per verzekerd object en de gebruiker van dit object. Belangrijkste gedeelde objecten zijn het terminal complex (toerekening op basis van m ² verdeling van het gehele terminal gebouw, zie boven) en de landzijdige infrastructuur (toerekening van de objecten op basis van de verkeerstellingen, zie boven). De kosten voor de bedrijfsschadeverzekering worden toegerekend op basis van verdeling van de omzet per PMC. |

De toerekening van deze verzekeringskosten wijzigt met ingang van 2007. Tot en met 2006 worden de kosten voor de verzekering van terrorismedekking voor 100 % toegerekend aan de PMC Security.

Aanleiding voor de gewijzigde toerekening is de gewijzigde dreigingstatus en beveiligingsstatus van de luchthaven. Ná 11 september 2001 is extra aandacht ontstaan voor de beveiliging van burgerluchtvaart. Dit heeft onder meer tot gevolg gehad dat de verzekeringspremies exponentieel stegen en dat de algemene terrorismedekking werd uitgesloten. Schiphol Group heeft de keuze gemaakt om de terrorismedekking mee te verzekeren voor het gehele gebied. Vervolgens hebben de aanslagen in Madrid en Londen geleid tot een situatie van structurele dreiging. De dreigingstatus van de luchthaven werd 'business as usual'. De opvatting van Schiphol Group is, dat de dreigingstatus daarmee geldt voor de gehele bedrijfsvoering, en dus voor alle gebruikers. Daarbij komt dat door de invoering van decentrale security per 1 december 2005 de beveiligingsstatus van de terminal is gewijzigd. De Security Restricted Area critical part begint pas ná de decentrale security. De rest van de terminal is gebied voor algemene bedrijfsvoering.

De overblijvende kosten binnen OU staven en concern betreffen kosten van afdelingen als Directie, Corporate Control, Accountinghouse, Airport Development: afdelingen die ondersteunend zijn voor het hele bedrijf.

De verschillende PMC's waaraan de kosten van deze stafafdelingen moeten worden toegerekend, hebben allen een verschillende karakteristiek en maken allemaal op verschillende wijze gebruik van de diensten van deze stafafdelingen. Gegeven deze verschillen in het gebruik van de diensten van de stafafdelingen, is het voor de 'overblijvende' kostenplaatsen / kostensoorten van staven en concern aldus niet mogelijk om rechtstreeks of zoveel mogelijk rechtstreeks toe te rekenen op basis van een eenduidige verdeelsleutel. Deze kostenplaatsen / kostensoorten worden daarom, zoals wordt voorgeschreven in artikel 8 lid 10 sub b van het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol, toegerekend op grond van het aandeel van de - reeds toegerekende - kosten in de totale kosten. De sleutel wordt daarbij gebaseerd op de kostenverdeling per PMC na doorbelastingen en allocatie.

5.4 Uitwerking toerekening opbrengsten

De belangrijkste inkomstenbron van de luchtvaartactiviteiten bestaat uit de havengelden. Voor de verschillende diensten kent Schiphol Group de volgende opbrengstcategorieën die onderdeel zijn van de havengelden:

- o Start- en landingsgelden voor het vliegtuig
- o Parkeergelden voor het vliegtuig
- o Vergoeding per passagier voor voorzieningen voor algemene luchtvaartactiviteiten
- o Vergoeding per passagier voor voorziening voor beveiligingsactiviteiten

Havengeldtarieven voor starten en landen zijn gedifferentieerd naar gewicht, geproduceerd geluid en tijdstip. Parkeergelden zijn gebaseerd op gewicht en duur. Vergoedingen per passagier zijn gedifferentieerd naar vertrekkende en overstappende passagiers. De havengeldtarieven zijn vastgelegd en gepubliceerd in een havengeldregeling.

Naast de havengelden bestaan er nog overige inkomsten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten, deze activiteiten zijn specifiek benoemd in de AMvB.

De opbrengsten uit bovengenoemde activiteiten worden rechtstreeks voor 100 % toegerekend aan de luchtvaart en beveiligingsactiviteiten. Deze allocatie is gebaseerd op een voor havengelden apart factureringssysteem.

Subsidievoordelen die toerekenbaar zijn aan luchtvaartactiviteiten worden, toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Dit betreft subsidievoordelen die in directe relatie staan tot investeringen en andere exploitatiekosten met betrekking tot luchtvaartactiviteiten. Dit toerekening principe geldt ook voor subsidies welke worden verkregen in de vorm van een vermindering van de te betalen vennootschapsbelasting. Toerekening geschiedt, voor zover bekend, bij de ex ante kostenbepaling. Niet gebudgetteerde, maar wel gerealiseerde bedragen worden meegenomen in de verrekening.

5.5 Conformiteit Wet Luchtvaart

Het toerekeningsstelsel, zoals hiervoor beschreven qua methodiek en principes, is zodanig opgezet dat wordt voldaan aan de wettelijke vereisten van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit.

Marktconformiteit

Aan de eis van marktconformiteit wordt voldaan, doordat alle materiële vaste activa die voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt, worden gewaardeerd op basis van historische kostprijs. Daarnaast betekent marktconformiteit voor Schiphol ook dat activiteiten die niet luchtvaart gebonden zijn en ook worden aangeboden aan derden, dit tegen marktprijs gaat. Verder worden de opbrengsten van alle activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten

toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten. Voor dit rechtstreekse verband geldt als criterium, dat de betreffende faciliteiten of diensten noodzakelijk zijn voor de gebruikers, en dat voor deze faciliteiten of diensten geen substituuat voorhanden is (toelichting artikel 2 Besluit exploitatie luchthaven Schiphol).

Proportionaliteit

Verdeelsleutels worden vastgesteld op basis van een logische meeteenheid die als maatstaf wordt gehanteerd voor het daadwerkelijke gebruik. Indien één enkele meeteenheid op zichzelf onvoldoende afspiegeling is van het daadwerkelijke gebruik, worden extra meeteenheden gebruikt om de verdeelsleutel vast te stellen. Zodoende wordt gewaarborgd dat de kosten van gedeelde productiemiddelen naar rato van het daadwerkelijke gebruik voor luchtvaartactiviteiten aan die activiteiten worden toegerekend.

Integraliteit

De gehanteerde methodiek voor de toerekening draagt zorg voor een volledige toerekening van alle kosten van productiemiddelen (waaronder materiële vaste activa) die voor luchtvaartactiviteiten worden gemaakt. Dit wordt allereerst gewaarborgd door de boeking van doorbelastingen, waar nodig, en de allocatie van alle kosten en opbrengsten. Verder is de financieel administratieve organisatie van Schiphol Group zo ingericht, dat zij controleerbaar voldoet aan de daarvoor geldende vennootschappelijke regels en verslaggevingnormen, waaronder juistheid en volledigheid.

6. Opmerkingen naar aanleiding van NMA 'Rapportage Luchthaventarieven Schiphol' (2001)

De NMA heeft op 10 april 2001 de 'Rapportage Luchthaventarieven Schiphol' uitgebracht. In dit rapport is door de NMA op een aantal punten kritiek gegeven op de inrichting van de administratie en op het toerekeningsysteem van Schiphol Group. Samengevat luiden deze punten van kritiek als volgt:

1. "...De activiteiten worden in de boekhouding niet verder uitgesplitst dan in Aviation activiteiten en Non Aviation activiteiten. Voor de activiteiten die vallen onder de monopolioïde Aviation activiteiten kan derhalve niet worden vastgesteld wat de kostprijs per activiteit is. Door dit gebrek aan transparantie in de inrichting van de boekhouding ontbreekt inzicht in het concrete niveau van de luchthaventarieven..."
2. "...NVLS voert een boekhouding met een kostentoekening die uitgaat van het oorspronkelijke gebruiksdoel van het activum... De kosten die bij de luchtvaartactiviteiten worden geboekt, reflecteren derhalve niet het gebruik dat in werkelijkheid van deze activa door de luchtvaartactiviteiten wordt gemaakt. Voorts blijkt dat voor bepaalde gedeelde materiële vaste activa, die vanaf de oorspronkelijke investering meerdere gebruiksdoelen dienden, de kostentoedeling niet realistisch is geschied conform het werkelijke gebruik van het actief, in de zin dat de luchtvaartactiviteiten zwaarder worden belast dan de commerciële activiteiten. De luchtvaartactiviteiten worden derhalve...relatief zwaar belast ten opzichte van de commerciële activiteiten. ... Op grond van artikel 24 Mw mag een onderneming met een (bijna) monopoliepositie de activiteiten waarop zij een monopoliepositie inneemt niet zwaarder belasten aan gemeenschappelijke kosten dan de commerciële activiteiten, indien deze zwaardere belasting niet correspondeert met het daadwerkelijk gebruik dat door de monopolieactiviteiten van deze activa wordt gemaakt..."

Schiphol Group heeft een aantal acties genomen met betrekking tot deze kritiekpunten. Schiphol Group heeft de beslissing met betrekking tot deze acties geheel gebaseerd op de voorschriften, zoals deze nu zijn vastgelegd in de Wet Luchtvaart.

Naar aanleiding van punt 1 merken we op dat, op grond van artikel 8.25 g lid 2 Wet Luchtvaart, Schiphol Group verplicht is om een gescheiden administratie te voeren binnen de boekhouding, met betrekking tot het gebruik van de luchthaven door gebruikers. Binnen deze administratie dienen de kosten en opbrengsten van de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage afzonderlijk te worden geadmistreerd. De activiteiten die begrepen dienen te worden onder 'het gebruik van de luchthaven door gebruikers' zijn opgesomd in artikel 2 van het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol.

Artikel 8.25 d lid 3 Wet Luchtvaart stelt verder nog dat de tarieven voor deze activiteiten, voor het geheel van de activiteiten kostengeoriënteerd dienen te zijn. Lid 4 van dit artikel zegt dat de tarieven voor de beveiliging van passagiers en hun bagage voor het geheel van de beveiligingsactiviteiten kosten georiënteerd dienen te zijn.

Schiphol Group maakt sinds 2003 onderscheid in de PMC's Aviation en Security. Alle kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten, exclusief de kosten en opbrengsten voor beveiliging van passagiers en hun bagage (waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole), worden toegerekend aan de PMC Aviation. Alle kosten en opbrengsten voor beveiliging van passagiers en hun bagage (waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole), worden toegerekend aan de PMC Security. Deze twee PMC's samen vormen de BA Aviation. De tarieven voor de activiteiten binnen de PMC's Aviation en Security worden berekend op basis van de financiële gegevens zoals toegerekend aan deze afzonderlijke PMC's. Zoals beschreven

wordt in paragraaf 5.2.3, worden hierop wel de nodige aanpassingen gemaakt om te voldoen aan de berekeningsmethodiek zoals voorgeschreven door de Wet Luchtvaart.

Sinds 2005 vindt de gehele toerekening intracomptabel plaats in de financiële administratie van Schiphol Group. Oracle 11i en Cognos Controller zijn hier specifiek voor ingericht. Tot en met 2004 vond de toerekening naar PMC's nog extracomptabel plaats in een spreadsheet (Excel). Vanaf 2005 heeft Schiphol Group, zoals beschreven, ook een gesegmenteerde Jaarrekening, voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring.

Schiphol Group heeft aldus haar administratie zodanig ingericht, dat aan de verplichtingen op grond van de Wet Luchtvaart wordt voldaan.

Naar aanleiding van punt 2 merken we op dat, op grond van artikel 8 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, de toerekening van de kosten voor gedeelde productiemiddelen dient plaats te vinden in overeenstemming met het daadwerkelijke gebruik.

Zoals wordt beschreven in hoofdstuk 5, vindt de toerekening van kosten en opbrengsten binnen Schiphol Group plaats op basis van daadwerkelijk gebruik. De kosten van productiemiddelen die alleen worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten, worden geheel aan de luchtvaartactiviteiten toegerekend. Evenzo worden kosten van productiemiddelen die in het geheel niet worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten, in het geheel niet aan de luchtvaartactiviteiten toegerekend. Kosten van productiemiddelen die gedeeltelijk voor de luchtvaartactiviteiten en gedeeltelijk voor andere activiteiten worden aangewend, worden toegerekend in overeenstemming met het daadwerkelijke gebruik van die productiemiddelen voor de luchtvaartactiviteiten. Deze toerekening geschiedt op proportionele en marktconforme wijze.

De toerekeningprincipes zijn onderwerp geweest van continue evaluatie. Ook in de toerekeningprincipes die gehanteerd worden vanaf 2007 zijn nog enkele verfijningen doorgevoerd. Deze verfijningen zijn gericht op een betere toerekening op basis van het daadwerkelijke gebruik voor de verschillende activiteiten. Het bestaande systeem is volledig geëvalueerd. Daar waar nodig zijn, op grond van de regels zoals vastgelegd in het nieuwe wettelijk kader en de laatste inzichten in een zo zuiver mogelijke bedrijfseconomische toerekening, aanpassingen gemaakt.

Schiphol Group heeft aldus haar toerekeningsysteem zodanig ingericht, dat aan de verplichtingen op grond van de Wet Luchtvaart wordt voldaan.

7. Financieel administratieve organisatie

In dit hoofdstuk wordt meermaals verwezen naar het accounting manual van Schiphol Group. Bij de beschrijving van het toerekeningsstelsel is gebruik gemaakt van de versie van 1 januari 2006. Indien sprake is van principes uit het accounting manual welke specifiek van belang zijn voor het toerekeningsstelsel, dan zijn deze principes in de tekst opgenomen.

7.1 Algemene grondslagen

N.V. Luchthaven Schiphol (N.V.L.S.) is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht en valt daarmee onder de verplichtingen van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek. Artikel 2:10 BW verplicht de Raad van Bestuur van N.V.L.S om van de vermogenstoestand en van alles betreffende de werkzaamheden van de rechtspersoon, naar de eisen die voortvloeien uit deze werkzaamheden, op zodanige wijze een administratie te voeren, en de daartoe behorende boeken, bescheiden en andere gegevensdragers op zodanige wijze te bewaren, dat te allen tijde alle rechten en verplichtingen van de rechtspersoon kunnen worden gekend. N.V.L.S. is verder verplicht een Jaarrekening op te stellen. Vanaf 2005 is Schiphol Group verplicht haar geconsolideerde jaarrekening op te stellen in overeenstemming met International Financial Reporting Standards (IFRS), voorzover aanvaard door de EU. De vennootschappelijke Jaarrekening wordt opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de door artikel 2:362 lid 8 BW geboden mogelijkheid om in de vennootschappelijke Jaarrekening de grondslagen van waardering en resultaatbepaling toe te passen die in de geconsolideerde Jaarrekening worden gehanteerd.

De financiële verslaglegging van Schiphol Group is gebaseerd op dit wettelijke kader en op de geldende nationale en internationale normen voor de financiële verslaglegging. De inrichting van de financieel administratieve organisatie én van het bijbehorende stelsel van interne controlemaatregelen van Schiphol Group is gericht op een tijdige, volledige en juiste verwerking van alle financiële transacties.

De belangrijkste beginselen die worden toegepast door Schiphol Group in haar financiële verslaglegging zijn de beginselen van toerekening en causaliteit, bestendige gedragslijn en continuïteit (zie hiervoor ook paragraaf 5.2.2).

De grondslagen voor de financiële verslaglegging van Schiphol Group zijn vastgelegd in het Accounting Manual. In de volgende paragraaf worden de belangrijkste bepalingen met betrekking tot materiële vaste activa, afschrijvingen en voorzieningen beschreven.

Voor wat betreft het toerekeningsstelsel van kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten, wordt volledig aangesloten op het bestaande grootboek en de daarvoor geldende grondslagen. De toerekening is gebaseerd op dezelfde verzameling van opbrengsten en kosten die, middels het grootboek, voor de Jaarrekening wordt gebruikt, en die als zodanig onderwerp is van interne en externe accountantscontrole. In het geval dat de van toepassing zijnde grondslagen van de externe Jaarrekening regels in strijd zijn met expliciet in de Wet Luchtvaart opgenomen voorwaarden prevaleert bij de vaststelling van tarieven en de verantwoording hierover, de Wet Luchtvaart.

Aanvullende financiële en kwantitatieve informatie (relevante volumes) is afkomstig uit afzonderlijke meetsystemen, zoals een personeelsregistratie en een m² registratie. Deze bronsystemen maken integraal onderdeel uit van de administratieve organisatie, en dus van de maatregelen van interne controle van Schiphol Group. In het kader van de controle op de segmentinformatie, zijn de relevante gegevens voor toerekening zoals vastgelegd in deze bronsystemen ook onderwerp van controle door de externe accountant.

Periodieke administratieve afsluitingen op certificeerbaar niveau vormen de basis voor zowel de financiële jaarverslaggeving als voor de bijzondere rapportage inzake de luchtvaartactiviteiten als bedoeld in art. 8.25 g lid 3 van de Wet Luchtvaart (zie hierna onder paragraaf 8.3.2 van dit document). De totstandkoming van zowel de financiële jaarverslaggeving van Schiphol Group als de financiële verantwoording inzake de luchtvaartactiviteiten vindt dus plaats binnen dezelfde administratieve organisatie.

7.2 Specifieke grondslagen

7.2.1 Materiële vaste activa en afschrijvingen

Op de verwerking van materiële vaste activa en afschrijvingen is IAS 16, Property, Plant & Equipment van toepassing.

Activering

Een materieel vast activum wordt als activum opgenomen indien:

- het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen met betrekking tot het activum naar Schiphol Group zullen vloeien; én
- de kostprijs van het activum voor Schiphol Group op betrouwbare wijze kan worden bepaald; én
- de kostprijs van het volledig activum gelijk is aan of hoger is dan € 5.000.

Afschrijvingen

Op materiële vaste activa moet worden afgeschreven voor zover deze aan technische of economische slijtage onderhevig zijn. Het is niet toegestaan afschrijvingen achterwege te laten op grond van de overweging dat de waarde van de desbetreffende activa is gestegen. De afschrijvingstermijn, zijnde de termijn waarin een vast activum wordt afgeschreven is de economische levensduur van het activum. De hoogte van de afschrijving dient stelselmatig te worden bepaald, zodanig dat een activum of een groep van gelijksoortige activa aan het eind van de verwachte gebruiksduur tot de geschatte restwaarde zal zijn afgeschreven. Schiphol Group hanteert de lineaire afschrijvingsmethode, waarbij afgeschreven wordt op alle materiële vaste activa, met uitzondering van grond, vastgoedbeleggingen en materiële vaste activa in aanbouw of ontwikkeling. De afschrijving van een activum begint op het moment dat het activum feitelijk in gebruik wordt genomen. De afschrijving eindigt als de laatste afschrijvingstermijn is verstreken, of eerder in geval het actief buiten gebruik wordt gesteld vóór het beëindigen van de levensduur. De afschrijving wordt niet achterwege gelaten op het moment dat het activum niet meer wordt gebruikt, stilstaat en wordt aangehouden voor vervreemding, tenzij het activum volledig is afgeschreven. Materiële vaste activa die gedurende het boekjaar beschikbaar zijn gekomen voor gebruik worden pro rata afgeschreven.

Bij toekomstige buitengebruikstelling wordt de lineaire afschrijving bijgesteld over de resterende economische levensduur. Bij onmiddellijke buitengebruikstelling van luchtvaartgerelateerde activa stopt de afschrijving en worden de kosten van desinvestering meegenomen in de verrekening conform de regels van de AMvB. Deze desinvestering is onderdeel van de business case van het betreffende investeringsbesluit. Op materiële vaste activa verkregen als financiële lease wordt afgeschreven in overeenstemming met identieke activa die de vennootschap zelf in eigendom heeft. De afschrijvingstermijn kan korter zijn indien de lease termijn korter is, niet verlengd zal worden en de betreffende activa niet overgenomen zullen worden.

Afschrijvingstermijnen

In de vaste activa administratie worden de activa gerubriceerd in activacategorieën. Elke activacategorie kent vervolgens een nadere indeling naar subcategorieën. Voor elke subcategorie is een standaard afschrijvingstermijn vastgesteld. De standaard afschrijvingstermijnen zijn vastgesteld door de concerndirectie. Voor deze standaard afschrijvingstermijnen geldt in principe dat zij in overeenstemming zijn met de verwachte

levensduur van de activa van de betreffende categorie. In de praktijk kan het echter voorkomen dat het, op basis van de verwachte levensduur van een specifiek activum, wenselijk is af te wijken van de standaard. Tot een dergelijke afwijking kan alleen in overleg met de corporate control afdeling worden besloten aan de hand van een schriftelijke motivatie van de noodzaak tot afwijking. Redenen om af te wijken van de standaard afschrijvingstermijn zijn de volgende (limitatieve opsomming):

- Onderdelen van een actief worden later opgeleverd dan dat het hoofdactief in gebruik wordt genomen. De activering van deze onderdelen vindt daardoor ook later plaats dan de activering van het hoofdactief. Het hoofdactief is geactiveerd met de standaard afschrijvingstermijn, de latere uitgaven krijgen dezelfde einddatum en derhalve een kortere levensduur. Bij latere uitgaven kan sprake zijn van vervangingsinvesteringen of uitbreidingsinvesteringen
- Verlenging economische levensduur door opwaardering middels investering.
- Technische levensduur korter dan economische levensduur.
- Desinvesteren in de toekomst. Bijvoorbeeld indien bekend is dat er over enkele jaren wordt gedesinvesteerd, dan wordt de (meestal langere) economische levensduur ingekort naar moment van desinvesteren (IFRS).
- Financial lease van bestaande activa - restant looptijd tot aan normale economische levensduur.
- Binnen de hoofdingeling 'Overige materiële vaste activa' bevindt zich de subgroep 'Overige activa'. Voor deze subgroep is in het accounting manual een standaard levensduur gesteld tussen 5 en 10 jaar. Het kan voorkomen dat een specifiek actief binnen deze categorie een afwijkende levensduur krijgt omdat de economische of kortere technische levensduur buiten deze range valt.

Verwijderd: na-activeringen

Gegeven de dynamiek van de luchtvaartbranche en het kapitaalintensieve karakter van Schiphol Group, is een jaarlijkse evaluatie van de standaard levensduur en restwaarde noodzakelijk. De controlfunctie is verantwoordelijk voor de uitvoering van deze evaluatie. Een wijziging in economische levensduur kan leiden tot een aanpassing van de standaard afschrijvingstermijn en/of restwaarde. Deze aanpassing moet worden goedgekeurd door de conerndirectie. Corporate Control heeft daarbij een adviserende rol. Verwerking hiervan behoeft het advies en goedkeuring van de externe accountant.

De afschrijvingstermijn, zijnde de termijn waarin een vast actief wordt afgeschreven, is gelijk aan de gebruiksduur. De gebruiksduur is de kortste van de technische en economische levensduur van het actief. De vaststelling van de afschrijvingstermijnen zijn afgestemd met de externe accountant.

Verwijderd: A

Verwijderd: en

Verwijderd: zijn gebaseerd op de economische levensduur.

Een overzicht van de standaard afschrijvingstermijnen van materiële vaste activa voor luchtvaartactiviteiten is opgenomen in Bijlage 1.1. Schiphol Group hanteert geen gemiddelde levensduren maar werkt met een enkele levensduur per activum.

Conform de richtlijnen van IFRS worden, indien de vastgestelde gebruiksduur niet langer van toepassing is, de afschrijvingen prospectief aangepast. Een besluit hiertoe wordt door de directie van Schiphol Group genomen op grond van de feitelijke/voorzienige bedrijfseconomische situatie. De aanleidingen hiervoor kunnen verschillend zijn, te denken valt hierbij aan wijzigingen in marktomstandigheden, milieuvorwaarden of andere juridische voorwaarden. Een dergelijk besluit wordt naar de feitelijke omstandigheden genomen en gecontroleerd door de externe accountant.

Verwijderd: bedrijfseconomische levensduur

Bij een aanpassing van de afschrijvingstermijn, wordt de historische afschrijving niet aangepast maar vindt correctie plaats in de toekomstige afschrijvingen. Een verlenging of verkorting van de afschrijvingsperiode van activa gaat niet gepaard met herwaarderingen of afwaarderingen van het materieel vast activum.

Indien een verandering van een afschrijvingsmethode zich voordoet, worden de afschrijvingskosten in de periode na het doorvoeren van de verandering gebaseerd op de boekwaarde van het activum op het moment van verandering van methode.

7.2.2 Voorzieningen

Op de verwerkingswijze van voorzieningen is IAS 37, Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets van toepassing.

Opname voorziening

Een voorziening wordt uitsluitend opgenomen op de balans, indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- o Schiphol Group een bestaande verplichting heeft (in rechte afdwingbaar of feitelijk) ten gevolge van een gebeurtenis in het verleden; én
- o het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen noodzakelijk is; én
- o er een betrouwbare schatting kan worden gemaakt van de omvang van de verplichting;

Voorwaardelijke verplichtingen worden niet in de balans opgenomen maar worden alleen in de toelichting vermeld mits het waarschijnlijk is dat de verplichting zal leiden tot een uitstroom van middelen.

Waardering

Het bedrag dat als voorziening wordt opgenomen, moet de beste schatting zijn van de uitgaven die nodig zijn om de bestaande verplichting op de balansdatum af te wikkelen. De beste schatting is het bedrag dat Schiphol Group redelijkerwijs zou moeten betalen om de verplichting af te wikkelen. Om steeds de beste schatting weer te geven, moeten voorzieningen op elke balansdatum worden beoordeeld met gebruikmaking van de actuele, beschikbare informatie. Indien noodzakelijk, wordt de voorziening op basis hiervan aangepast.

Voorzieningen worden opgenomen tegen de contante waarde van de uitgaven die naar verwachting vereist zullen zijn om de verplichting af te wikkelen. Discontering vindt, alleen plaats indien de tijdwaarde materieel is. De hierbij gehanteerde disconteringsvoet is gebaseerd op de huidige marktrente.

Gebruik voorziening

Een voorziening kan alleen worden gebruikt voor de uitgaven waarvoor de voorziening oorspronkelijk was opgenomen.

7.3 Administratiesystemen

Ten behoeve van de financiële administratie wordt gebruik gemaakt van een aantal geautomatiseerde systemen. Voor de verschillende opbrengsten zijn er verschillende bronsystemen, waaronder het havengeldsysteem, het concessiesysteem, en het systeem voor de registratie van verhuringen. De financiële administratie van Schiphol Nederland B.V. vindt plaats in Oracle 11i. Dochterondernemingen en deelnemingen kunnen andere systemen gebruiken. Voor de consolidatie en segmentatie (toerekening naar PMC's) wordt het systeem Cognos Controller gebruikt. Deze verschillende systemen zijn aan elkaar gekoppeld met behulp van diverse interfaces.

Het systeem voor de financiële administratie, Oracle 11i, is ingericht in Operating Units. Een Operating Unit is de administratieve benaming van een bedrijfssonderdeel of een deelneming die al dan niet een eigen administratie in Oracle heeft.

De eerste stap om te komen tot de informatie per PMC vindt plaats met de primaire vastlegging in de financiële administratie per Operating Unit. Vervolgens vindt in de financiële administratie ook de tweede stap plaats, waarbij doorbelastingen worden geboekt tussen de Operating Units. De derde stap, de allocatie naar PMC's vindt deels ook nog plaats in het systeem voor de financiële administratie. De toewijzing naar PMC's voor wat betreft activa (en de daarmee samenhangende afschrijvingskosten) vindt plaats in het Activa Register in Oracle 11i. In de financiële administratie wordt gebruik gemaakt van een boeksleutel, waarmee doorbelastingen tussen OU's en allocaties naar PMC's eenvoudig kunnen worden ingevoerd en herkend.

Vervolgens vindt consolidatie van deze gegevens plaats. Na deze consolidatie worden de overige kosten en de opbrengsten tenslotte, per kostenplaats / kostensoort combinatie van de verschillende Operating Units, gealloceerd naar PMC's in het Cognos systeem. De totale toerekening naar PMC's vindt aldus plaats op de geconsolideerde cijfers.

Zie schema paragraaf 5.1.1 voor een verduidelijking van de systematiek van toerekening en de gehanteerde administratiesystemen.

7.4 Planning & Control cyclus

De planning & Control cyclus van Schiphol is opgenomen in het processchema van Schiphol onder de besturende processen en onder te verdelen in de deelprocessen 'Business Plan', 'Budget' en 'Jaarverwachting'. Realisatie met de maandelijks afsluiting van de boekhouding en de verantwoording van de financiële uitkomsten is onderdeel van de ondersteunende processen.

7.4.1 Voorcalculatie: 'Business Plan' / 'Budget' / 'Jaarverwachting'

Het doel van het deelproces 'Business Plan' is het opstellen van een Businessplan dat bestaat uit het herijken van de missie, visie en strategie van de BA Aviation met een financiële uitwerking voor het huidige jaar, het volgende jaar en de vier jaren daarna. Dit deelproces wordt in de eerste helft van elk jaar uitgevoerd.

Het doel van het deelproces 'Budget' is het vaststellen van het budget voor het volgende jaar, in de tweede helft van het jaar daar aan voorafgaand, voor Aviation en Security en ook voor de niet luchtvaartactiviteiten.

Het budgetteringsproces voor het komend jaar is in feite een update van het 1e komende jaar van het Business plan en komt gereed rond november, met formele goedkeuring door de RvC in december. Echter, omdat Business Plan in de eerste helft van het jaar is en Budget in de tweede helft van het jaar kunnen, vanwege voortschrijdend inzicht, toch beperkte verschillen bestaan.

Het doel van het deelproces 'Jaarverwachting' is het minimaal per kwartaal opstellen van de einde jaarverwachting voor de exploitatierekening (opbrengsten en kosten) en de investeringen voor het lopende jaar. Door een vergelijking te maken met het budget jaar is te bepalen of ingrijpen noodzakelijk is om binnen de budgetbeperkingen van het lopende jaar te blijven.

Het Businessplan, het budget en de jaarverwachting(en) worden opgesteld onder verantwoordelijkheid van de diverse bedrijfsonderdelen, en geaccordeerd door de directie van Schiphol Group.

In de consultatie documentatie wordt financiële informatie gegeven over het huidige jaar en het volgende jaar en voor investeringen voor de komende 5 jaar.

De financiële informatie van het huidige jaar wordt verkregen via het genoemde deelproces 'Jaarverwachting'. De meest recente jaarverwachting van het huidige jaar wordt vergeleken met de in het vorige jaar gepresenteerde consultatie informatie m.b.t. het huidige jaar. Deze vergelijking is alleen maar ter informatie. Eventuele verrekeningen worden pas na afloop van een jaar gedaan (conform de Wet Luchtvaart).

Voor vaststelling van tarieven ingaande per 1 april (komend jaar) wordt gebruik gemaakt van de meest recente informatie, die beschikbaar is op het moment dat de consultatie wordt opgestart.

Dit betekent dat gebruik wordt gemaakt van de financiële informatie van het volgende jaar verkregen via het genoemde deelproces 'Business Plan'. Indien nodig vindt bijstelling van de hierin opgenomen gegevens plaats op basis van de meest recente inzichten van dat moment. Doordat deze informatie m.b.t. het volgende jaar in detail is opgebouwd, in de financiële systemen van Schiphol is opgenomen en Schiphol voor interne en externe doelstellingen hiermee stuurt kan gedetailleerde informatie in de consultatie documentatie worden opgenomen maar is ook na afloop van het jaar een gedetailleerde vergelijking mogelijk tussen realisatie en consultatie waarmee dan de verrekening conform de Wet Luchtvaart kan worden gemaakt.

Bij vaststelling van tarieven ingaande per 1 november van het lopend jaar wordt de financiële informatie van het jaar verkregen via het genoemde deelproces 'Budgettering'. Indien nodig vindt bijstelling van de hierin opgenomen gegevens plaats op basis van de meest recente inzichten van dat moment, welke zijn vastgesteld door de directie van Schiphol Group. Doordat deze informatie in detail is opgebouwd, in de financiële systemen van Schiphol is opgenomen en Schiphol voor interne en externe doelstellingen hiermee stuurt kan gedetailleerde informatie in de consultatie documentatie worden opgenomen maar is ook na afloop van het jaar een gedetailleerde vergelijking mogelijk tussen realisatie en consultatie waarmee dan de verrekening conform de Wet Luchtvaart kan worden gemaakt.

7.4.1.1 Opbrengsten

In de deelprocessen 'Jaarverwachting' en 'Business Plan' worden havengeld opbrengsten vastgesteld d.m.v. verkeer & vervoer verwachtingen en de betreffende havengeld tarieven / structuur. Verkeer & vervoer wordt bepaald door Schiphol Group na overleg met marktpartijen, rekening houdend met de meest actuele relevante ontwikkelingen uit de markt.

7.4.1.2 Kosten

Kosten worden bepaald door rekening te houden met het uitgangspunt in de Wet Luchtvaart dat de kosten moeten zijn gebaseerd op de verwachte / gerealiseerde kosten in het afgelopen jaar, geplande efficiency resultaten, aanpassingen in operatie (volume en wijze van afhandelen / operatie) en nieuw berekende allocatiesleutels (door de NMa goedgekeurde Toerekeningsstelsel ligt voor enkele jaren vast maar elk jaar worden de nieuwe actuele sleutels conform dezelfde methodiek bepaald en gebruikt voor het vaststellen van de kosten in het komende jaar).

7.4.1.3 Asset base / Investerings

De Asset base wordt bepaald aan de hand van investeringen, afschrijvingen en nieuw berekende allocatiesleutels (door de NMa goedgekeurde Toerekeningsstelsel ligt voor enkele jaren vast maar elk jaar worden de nieuwe actuele percentages conform dezelfde methodiek bepaald en gebruikt voor het vaststellen van de asset base / investeringen in het komende jaar). Informatie m.b.t. investeringen moet zelfs voor de komende 5 jaar worden gegeven. Dit sluit geheel aan met de eerder genoemde periode van het 'Business Plan'.

7.4.1.4 Kwaliteitsindicatoren

Kwaliteitsindicatoren worden tegelijkertijd bepaald met 'Business Plan' en 'Budget' aangezien bij elk geldbedrag andere activiteiten horen en daarmee ook andere waarden van de kwaliteitsindicatoren. Deze kwaliteitsindicatoren worden niet alleen gebruikt voor de Wet Luchtvaart maar ook voor interne beheersing van operationele processen.

D.m.v. het beschreven Planning & Control proces van Schiphol Group is gewaarborgd dat budgetten voor interne beheersing, verrekening na afloop van het jaar en externe tariefbepaling voor Aviation en Security volledig op elkaar zijn aangesloten.

'Business Plan' en 'Budget' worden in eerste instantie goedgekeurd door de Directie en vervolgens door de Raad van Commissarissen. Consultatie informatie en jaarverwachtingen worden goedgekeurd door de Directie.

7.4.2 Nacalculatie: Realisatie

Realisatie wordt maandelijks bepaald via een maandelijkse afsluiting van de boekhouding en de bijbehorende verantwoording van de financiële uitkomsten. Binnen 5 maanden na afloop van het jaar zal ook een financiële verantwoording voor Aviation en Security worden gemaakt dat in ieder geval de volgende onderdelen bevat:

- o kwaliteitsindicatoren: realisatie en vergelijking met consultatie
- o ervaringen van passagiers
- o materiële vaste activa per categorie en incl. verdeelsleutels
- o kosten / opbrengsten voor Aviation en Security
- o specificatie van artikel 8.25d (zevende lid) (bijdrage uit andere dan luchtvaart activiteiten)
- o uitgevoerde investeringen
- o gerealiseerd efficiencyresultaat
- o verrekening van verschillen tussen realisatie en consultatie (opbrengsten / kosten / investeringen)

8. Beheerorganisatie

De controle op de werking van het toerekeningsstelsel en betrouwbaarheid van de informatie over toegerekende kosten en opbrengsten maakt een integraal onderdeel uit van de verantwoordelijkheid van de lijnorganisatie binnen Schiphol Group. In dit hoofdstuk wordt op enkele maatregelen ingegaan, die de effectiviteit van die controle garanderen.

8.1 Verantwoordelijkheid van de lijnorganisatie

De informatie die de basis vormt voor de toerekening, maakt deel uit van de reguliere bedrijfsrapportages binnen Schiphol Group en komt voort uit de financiële administratie. Dit betekent dat de interne controlemaatregelen ten aanzien van de tijdigheid, juistheid en volledigheid van de vastgelegde informatie zonder uitzondering op deze basisgegevens van toepassing zijn. De primaire verantwoordelijkheid voor deze interne controlemaatregelen ligt bij de lijnorganisatie.

Door een verbijzonderde interne audit afdeling wordt getoetst hoe de controlemaatregelen in de lijnorganisatie functioneren. Over de uitkomsten van deze controles wordt rechtstreeks gerapporteerd aan het (naasthogere) management dat de verantwoordelijkheid draagt voor het betreffende bedrijfsdeel.

Voor elke Business Area is er een verantwoordelijk directeur en controller. Deze BA directeur en controller tekenen jaarlijks een Letter of Representation (LOR), waarmee ze een verklaring afleggen van de goede werking van de interne controles. De toepassing van het toerekeningsstelsel maakt hiervan onderdeel uit.

8.2 Borging van de werking van het toerekeningsstelsel

8.2.1 Stelsel audit

De uiteindelijke toerekening vindt plaats via een aantal verschillende systemen, zoals beschreven in paragraaf 5.1. Door middel van EDP auditing besteed Schiphol Group veel aandacht aan de kwaliteit van de aanleverende bronssystemen en het stelsel waarin de uiteindelijke toerekening plaatsvindt. De kwaliteit van deze systemen is, behalve voor de toerekening in het kader van de Wet Luchtvaart, ook bepalend voor de vennootschappelijke Jaarrekening, en aldus tevens onderwerp van controle door de externe accountant.

8.2.2 Procedures

Bij de procedures met betrekking tot het toerekeningsstelsel zijn de principes van functiescheiding toegepast. Aanpassingen in de financiële verantwoordingstructuur en/of de toerekeningsstelselmatiek worden alleen ingevoerd op grond van een directiebesluit.

Jaarlijkse toetsing financiële verantwoordingsstructuur

In het jaarlijkse proces van Businessplanning wordt de BA/PMC structuur beoordeeld op een drietal punten:

- o aansluiting bij strategische ontwikkelingen binnen Schiphol Group en de ontwikkelingen in de markt,
- o conformiteit aan de eisen gesteld vanuit de externe verslaggevingstandaarden (IFRS – segmentatie),
- o conformiteit aan de vereisten in de Wet Luchtvaart met betrekking tot de inrichting van de financiële administratie en de toerekeningsstelselmatiek.

Vastlegging toerekeningsystematiek

De algemene grondslagen, definities en methodieken voor toerekening worden vastgelegd in het document 'Toerekeningsstelsel van Schiphol Group jaar x' en zijn onderdeel van de concern AO. Het document 'Toerekeningsstelsel Schiphol Group jaar x' geeft in detail inzicht in algemene toerekeningprincipes, de in dat jaar in gebruik zijnde doorbelastingen en allocaties per OU en de actuele verdeelsleutels per OU. In dit document worden ook bedragen van de doorbelasting en de allocatiepercentages opgenomen zoals berekend ten behoeve van het budget voor het betreffende jaar.

Onderbouwing van de allocatiesleutels is een verantwoordelijkheid van de verschillende bedrijfseenheden. Op centraal niveau vindt vervolgens een toetsing plaats of de gebruikte allocatiesleutels consistent zijn en of ze voldoen aan de gestelde kaders van de segmentering en aan de voorschriften van de Wet Luchtvaart met betrekking tot de toerekening.

Voor de toerekening van activa geldt dat al bij de onderbouwing van de investeringsbeslissing wordt aangegeven wat de allocatiesleutels zijn. Daarbij dient tevens een onderbouwing van deze sleutels te worden gegeven. Op moment van activering wordt een definitieve sleutel vastgesteld.

Vaststelling verdeelsleutels

Indien voor de toerekening een verdeelsleutel moet worden gehanteerd, wordt een vast meetmoment in het jaar genomen om de specifieke waarde van de verdeelsleutel vast te stellen. Deze vaststelling geschiedt voorafgaand aan het jaar waarover de verdeelsleutel wordt gehanteerd. Tijdens het jaar worden de werkelijk gerealiseerde kosten en opbrengsten op basis van deze vooraf vastgestelde verdeelsleutels toegerekend naar de verschillende PMC's. Gebeurtenissen zoals een organisatiewijziging, of het starten/afstoten van een activiteit kunnen aanleiding zijn om de verdeelsleutels aan te passen, waarbij de methodiek niet wijzigt. Voor materiële vaste activa en de daarbij behorende afschrijvingen worden de verdeelsleutels vastgesteld op het moment van activering.

Onderstaand een opsomming van de peildata van de belangrijkste posten waar met een dergelijk systeem wordt gewerkt.

| | |
|---|--|
| Vaststelling m ² terminal complex | 1 juli voorafgaand aan tariefjaar, bij ingangsdatum van tarieven per 1 april van het komend jaar. Indien de tarieven per 1 november van het komend jaar wijzigen dan dient de vaststelling van de m ² per 1 januari voorafgaand aan de vaststelling plaats te vinden. Dit laatste geldt niet indien alleen sprake is van wijziging van Security tarieven. |
| Verkeersintensiteiten wegens luchthavenareaal | Tellingen vinden gedurende het gehele jaar plaats, vaststelling per 1 juli voorafgaand aan het tariefjaar |
| Variabelen t.b.v. directie en concernstaven | Verwachting zoals neergelegd in het Business Plan/budget voor het komend jaar (personeelskosten per PMC, reeds toegerekende kosten per PMC) |

8.2.3 Wijzigingen in organisatie en of activiteiten

De dynamiek van het bedrijf brengt met zich mee dat in de loop van de tijd de organisatie of de activiteiten van Schiphol kunnen wijzigen. In deze beschrijving is de situatie opgenomen zoals wij die nu kennen met het oog op toepassing van tarieven voor het komende jaar, qua toerekeningsstelsel liggen hierbij de uitgangspunten, criteria en typen allocatiesleutels vast. Als gevolg van bovengenoemde wijzigingen kan het wel voorkomen dat de berekening wijzigt, maar deze blijft dan wel in overeenstemming met het toerekeningsstelsel. Om inzicht te geven aan de gebruikers wat er gewijzigd is en welk effect dit heeft op de toerekening zal bij de consultatie en in de jaarlijkse financiële verantwoording van Aviation voor zover nodig uitleg en verantwoording hierover worden gegeven.

8.3 Toezicht door externe accountants

8.3.1 Toezicht op de geconsolideerde Jaarrekening

Uit hoofde van de bepalingen in Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, dient Schiphol Group (N.V.L.S.) een Jaarrekening, inclusief toelichtingen, op te stellen. Deze jaarrekening dient door een onafhankelijke registeraccountant te worden onderzocht (zie art. 2:393 lid 1 BW). De Jaarrekening van Schiphol Group omvat naast de vennootschappelijke Jaarrekening van N.V.L.S. ook de financiële gegevens van de rechtspersonen en vennootschappen, die een groep met N.V.L.S. of een groepsdeel van N.V.L.S. (zie art. 2:405 en 406 BW) vormen. Dit betekent dat ook de meegeconsolideerde activa, passiva, baten en lasten van deze entiteiten aan de controle van de onafhankelijke registeraccountant zijn onderworpen.

De accountant moet onder meer onderzoeken of de Jaarrekening een getrouw beeld geeft van de grootte en samenstelling van het vermogen per einde van het boekjaar en van het resultaat over het boekjaar. Hiertoe dient hij voldoende inzicht te verkrijgen in de administratieve organisatie en interne controle van de te onderzoeken entiteit. Allereerst wordt bekeken welke maatregelen van interne controle Schiphol Group zelf neemt om er voor te zorgen dat de periodieke tussentijdse en de jaarlijkse financiële gegevens voldoende betrouwbaar zijn. Vervolgens toetst de accountant of de werking van deze maatregelen voldoende is en voert hij zelf een beoordeling uit op de gerapporteerde cijfers.

Tot en met de Jaarrekening over 2005 is er door de accountant altijd een goedkeurende verklaring afgegeven over de Jaarrekening van Schiphol Group. Vanaf 2005 heeft de accountant, als onderdeel van de Jaarrekeningcontrole, tevens een controle uitgevoerd op de segmentatie naar Business Areas, zoals deze in de Jaarrekening is weergegeven.

Door de controle op de onderliggende gegevens en op de segmentatie, hebben de werkzaamheden en bevindingen van de accountant inzake de Jaarrekening tevens betrekking op de daarin opgenomen segmentverantwoording.

8.3.2 Toezicht op de Jaarrekening met betrekking tot luchtvaartactiviteiten

Het wettelijke kader voor de totstandkoming van de verantwoording van Schiphol Group, als exploitant van de luchthaven is neergelegd in de Wet Luchtvaart:

- Schiphol Group is als exploitant van de luchthaven verplicht tot het voeren van een gescheiden administratie binnen de boekhouding, met betrekking tot het gebruik van de luchthaven door gebruikers. Binnen deze boekhouding dienen de kosten en opbrengsten van de uitvoering van beveiliging van passagiers en hun bagage afzonderlijk te worden geadministreerd (art 8.25g lid 2).

- Ter uitvoering van de onder het eerste punt genoemde verplichting, is Schiphol Group verplicht tot het vaststellen van een toerekeningsstelsel voor de kosten en opbrengsten voor de luchtvaartactiviteiten, dat voldoet aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit (art 8.25g lid 1).
- Op grond van de gescheiden administratie binnen de boekhouding, dient Schiphol Group jaarlijks een financiële verantwoording op te stellen over het voorafgaande boekjaar. Deze dient te bestaan uit een afzonderlijke exploitatierekening, een overzicht van de toegedeelde materiële vaste activa voor het geheel van de luchtvaart activiteiten en een toelichting. De financiële verantwoording dient te zijn voorzien van een verklaring van een onafhankelijke accountant (art 8.25g lid 3).

In het Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol zijn nadere regels gesteld omtrent de inrichting van het toerekeningsstelsel, de toedeling van activa aan luchtvaartactiviteiten, de inrichting van de gescheiden administratie en de financiële verantwoording.

Voor de uitvoering van bovenbeschreven verplichtingen, heeft Schiphol Group een stelsel van maatregelen van interne controle opgezet, dat de betrouwbaarheid van de te genereren informatie zeker moet stellen. Dit stelsel bestaat enerzijds al uit de maatregelen van interne controle, die zijn gericht op de betrouwbaarheid van de informatie zoals opgenomen in de geconsolideerde Jaarrekening van Schiphol Group. De Wet Luchtvaart zorgt er echter voor dat er op een viertal punten afwijkingen zijn ten opzichte van het externe jaarverslag, dat moet voldoen aan de IFRS:

1. Activa anders dan Materiële vaste Activa mogen niet worden meegenomen in de Regulatory Asset Base (art. 8 lid 9 Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol).
2. Activa in aanbouw mogen niet worden meegenomen bij de vaststelling van de Regulatory Asset Base (art. 8 lid 3 Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol).
3. Voor de waarde van activa en de afschrijvingskosten, die samenhangen met grote investeringen, geldt een specifieke berekeningswijze (unuiteitenmethode, art. 8 lid 7 Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol).
4. De wijze waarop bouwrente wordt berekend volgens de Wet Luchtvaart (bijlage bij artikel 13 van het Besluit exploitatie Schiphol), wijkt af van de berekening van bouwrente zoals deze wordt toegepast ten behoeve van de Jaarrekening. Op grond van de Wet Luchtvaart wordt bouwrente berekend over het gehele vermogen dat gemiddeld is geïnvesteerd in activa in aanbouw. Ten behoeve van de Jaarrekening worden alleen vermogenskosten berekend over de vreemd vermogenscomponent. Daarnaast wordt op grond van de Wet Luchtvaart over alle materiële vaste activa, die mogen worden opgenomen in de RAB, bouwrente geactiveerd. Ten behoeve van de Jaarrekening van Schiphol Group wordt alleen bouwrente geactiveerd over projecten met een looptijd en een investeringsbedrag die hoger zijn dan een gestelde grens.

Om te voldoen aan de verplichtingen volgens de Wet Luchtvaart, worden er daarom extracomptabel aanpassingen gemaakt voor de bovenbeschreven vier afwijkingen. Deze aanpassingen worden controleerbaar vastgelegd.

Door de externe accountant wordt jaarlijks een specifieke controle uitgevoerd op de financiële verantwoording inzake de luchtvaartactiviteiten. Daarbij wordt onder meer door hem onderzocht of:

- de toegerekende kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten en materiële vaste activa juist en volledig in de gescheiden financiële verantwoording over het desbetreffende jaar zijn opgenomen,
- het door de NMa goedgekeurde toerekeningsstelsel van kosten en opbrengsten voor de luchtvaartactiviteiten correct wordt toegepast,
- het te verrekenen bedrag is vastgesteld conform de voorschriften van de Wet Luchtvaart.

Bij deze beoordeling worden door de accountant zelf, in aanvulling op de maatregelen die Schiphol Group zelf heeft genomen, werkzaamheden uitgevoerd die hem er in voldoende mate van moeten overtuigen dat de gegevens in de financiële verantwoording van Schiphol Group, die in het kader van de Wet Luchtvaart specifiek wordt opgesteld voor de luchtvaartactiviteiten, kunnen worden voorzien van de door de accountant te verstrekken verklaring. In de vorm van een controleprotocol zullen nadere afspraken met de NMa worden vastgelegd over de exacte strekking en reikwijdte van het onderzoek door de externe accountant.

De werkzaamheden die worden uitgevoerd in het kader van de controle op de geconsolideerde Jaarrekening van Schiphol Group, zijn ondersteunend aan de controle op de specifieke Jaarrekening met betrekking tot luchtvaartactiviteiten.

9. Vaststelling vermogenskostenvoet (WACC)

De gewogen gemiddelde vermogenskosten (Weighted Average Cost of Capital), ook wel aangeduid als WACC, is gebaseerd op het internationaal geaccepteerde en gangbare Capital Asset Pricing Model en wordt, rekening houdend met belastingen, gegeven door:

$$WACC = g \times Kd \times (1-T) + (1-g) \times (Rf + (EMRP \times \text{Equity B\`eta}))$$

Met opmaak: Nederlands
(standaard)

De WACC formule kent zes parameters waarvan er drie voorafgaande aan de reguleringsperiode worden gefixeerd en gedurende die periode in principe onveranderd blijven. De drie overige parameters worden jaarlijks vastgesteld. De methode van vaststelling wordt beschreven onder 9.1. De procedure van vaststelling in relatie tot de vaststelling van de havengelden wordt beschreven onder 9.2.

9.1 Methode van vaststelling WACC parameters

9.1.1 Gefixeerde variabelen

| | |
|------|---|
| g | forfaitaire waarde van rentedragende schulden die aan de financiering van de Regulatory Asset Base kunnen worden toegerekend, gedeeld door de waarde van de Regulatory Asset Base; g bedraagt 0,4. |
| Kd | kostenvoet van rentedragende schulden (als %) vastgesteld als het risicovrije rendement (Rf) plus de kredietopslag; de kredietopslag (Kd-Rf) is vastgesteld op 65 basispunten. |
| EMRP | Equity market risk premium, risicopremie voor eigen vermogen (als %); dit is de opslag op het risicovrije rendement (Rf) die vermogensverschaffers verlangen ten aanzien van de zogenoemde marktportefeuille van aandelen wereldwijd, vastgesteld op 4,0 %. |

9.1.2 Variabelen die jaarlijks worden vastgesteld

| | |
|-------------|--|
| Rf | risicovrij rendement (als %), gelijk aan het effectieve rendement ('yield to maturity') op een Nederlandse staatsobligatie met resterende looptijd van 10 jaar, zoals vermeld in Het Financieel Dagblad. Indien er geen Nederlandse staatsobligatie is met een resterende looptijd van 10 jaar, wordt het 10-jaars effectieve rendement verkregen door lineaire interpolatie van de effectieve rendementen van een Nederlandse staatsobligatie met een kortere en die van een Nederlandse staatsobligatie met een langere looptijd dan 10 jaar, beiden met een looptijd die een looptijd van 10 jaar zo dicht mogelijk benadert. |
| T | het vigerende wettelijke tarief voor vennootschapsbelasting (als %), zoals vermeld in de Wet op de Vennootschapbelasting, artikel 22. Indien ten tijde van de vaststelling van de tarieven vaststaat dat per 1 januari van het boekjaar waarvoor de tarieven worden vastgesteld, een gewijzigd wettelijk tarief voor vennootschapsbelasting geldt, wordt dit laatste percentage toegepast. |
| Equity Bèta | de maatstaf voor het marktrisico (systematisch risico) van het eigen vermogen dat aan de financiering van de Regulatory Asset Base kan worden toegerekend. Het gaat derhalve om de zogenoemde "levered Equity Bèta" die een maatstaf is van de gevoeligheid van de waarde van het eigen vermogen voor een verandering in de waarde van de marktportefeuille van aandelen rekening |

houdend met de vermogensstructuur (g). De in de WACC-formule te gebruiken Equity Bèta dient te worden bepaald op het moment van vaststelling van de tarieven en wordt bepaald aan de hand van de navolgende formule, nadat de Asset Bèta, Debt Bèta en g zijn bepaald.

$$\text{Equity Bèta} = \text{Asset Bèta} + (\text{Asset Bèta} - \text{Debt Bèta}) \times g / (1-g) \times (1 - T)$$

waarbij:

Debt Bèta = de maatstaf voor het marktrisico (systematisch risico) van rentedragende schulden die aan de financiering van de Regulatory Asset Base kunnen worden toegerekend. De kredietopslag ($K_d - R_f$) bestaat deels uit een vergoeding voor het systematische risico; een ander deel betreft een liquiditeitspremie en een opslag voor faillissementsgerelateerde verliezen. De formule voor Debt Bèta is: $0,5 \times (K_d - R_f) / \text{EMRP}$. De Debt Beta is, gegeven het gefixeerde karakter van de creditspread en de EMRP, gefixeerd op 0,08125.

Voor de vaststelling van de Asset Beta benadert Schiphol Group twee onafhankelijke internationaal opererende investeringsbanken van een hoogstaande reputatie. Het gemiddelde van de door deze banken afzonderlijk vastgestelde Asset Beta geldt als de Asset Beta voor de berekening van de WACC. De banken zullen de Asset Beta vaststellen binnen het kader dat is gegeven in "Bijlage behorende bij Artikel 13 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol", onderdeel C. Met inachtneming van de hierin vermelde Toelichting wordt de Asset Bèta als volgt bepaald:

1. Een zo groot mogelijk aantal (en te allen tijde tenminste vier) representatieve beursgenoteerde luchthavens binnen de EU. Evident niet vergelijkbare luchthavens maken geen deel uit van deze groep. Bij een beursnotering van de luchthaven Schiphol maakt deze te allen tijde deel uit van de geselecteerde luchthavens.
Als representatief worden beschouwd die luchthavens, bij voorkeur in EU, die een vergelijkbaar operationeel en financieel risicoprofiel kennen. Als selectie criterium voor het operationele risicoprofiel wordt gehanteerd de omzet van de luchtvaartactiviteiten als percentage van de totale omzet. Als selectiecriterium voor het financieel risicoprofiel wordt gehanteerd de liquiditeit, gedefinieerd als het gemiddeld dagelijkse handelsvolume ($q \cdot p$) over de laatste 3 maanden als percentage van de vrij verhandelbare marktkapitalisatie. Ten behoeve van de identificatie van 'outliers' worden verder nog in aanmerking genomen de vermogensstructuur en de winstgevendheid. Schiphol Group hanteert voor de bepaling van de asset beta in de huidige reguleringsperiode de volgende selectie van luchthavenbedrijven: Schiphol Group (indien beursgenoteerd), Aeroports de Paris, Fraport, Copenhagen Airport, en Vienna Airport. Indien een of meer luchthavens geen betrouwbare beta kent wordt deze beta niet meegenomen in de berekening. Mutatie in deze groep zal optreden wanneer een bovenstaand luchthavenbedrijf niet meer beursgenoteerd is of als een nieuw luchthavenbedrijf beursgenoteerd wordt die tenminste minimaal vergelijkbaar is met de bovenstaande groep.
2. Van elk van de geselecteerde luchthavens wordt de Equity Bèta herleid uit de koersrendementen van deze luchthavens gemeten over een periode van vijf recente jaren. Deze worden berekend op basis van het gemiddelde van twee gangbare databronnen. Indien slechts gegevens over een kortere periode beschikbaar zijn, is dit toegestaan mits de gegevens een betrouwbare schatting van de Equity Bèta mogelijk maken
De koersrendementen worden op wekelijkse basis berekend, waarbij in navolging van gangbaar gebruik binnen investeringsbanken, gebruik

gemaakt wordt van algemeen geaccepteerde bronnen, namelijk Bloomberg en Datastream. Een uitzondering wordt gevormd door Aeroports de Paris; hiervoor worden dagelijkse data gehanteerd in verband met de recente beursgang van deze luchthaven.

De berekening wordt gebaseerd op de ongecorrigeerde ('raw') beta.

3. Voor elk van deze luchthavens wordt de Asset Beta vastgesteld door toepassing van de bovenvermelde Equity Beta-formule (en Debt Beta formule). Daarbij wordt voor elk van deze berekeningen uitgegaan van de werkelijke vermogensverhoudingen van de desbetreffende luchthaven (g), waarbij de boekwaarde van rentedragende schulden van de onderneming wordt gedeeld op het totaal van de boekwaarde van rentedragende schulden plus marktwaarde van het eigen vermogen. Voorts wordt uitgegaan van het toepasselijke wettelijke belastingtarief van het land van vestiging van de desbetreffende luchthaven (T) en de geschatte kostenvoet en het risico van vreemd vermogen van de luchthaven (Kd, Debt Beta).

Het ongewogen gemiddelde van de Asset Beta's van de verschillende luchthavens wordt berekend. Deze aldus verkregen uitkomst geeft als uitkomst de Asset Beta die in de WACC-formule ter berekening van de gewogen gemiddelde vermogenskosten van de exploitant op de luchthaven Schiphol wordt gebruikt.

9.2 Procedure van vaststelling van de WACC

De jaarlijkse tarieven zijn formeel van kracht per 1 april (in het geval dat de tarieven per 1 november ingaan, gelden vergelijkbare data en termijnen met een verschil van 7 maanden). De vaststelling van de tarieven geschiedt 5 maanden daarvoor, derhalve per 1 november van het voorafgaande jaar. De variabelen Rf, T en Asset Beta, worden voorlopig vastgesteld vóór de consultatie en definitief maximaal 5 werkdagen vóór 1 november, zodat de tarieven op 1 november kunnen worden gepubliceerd. Voor de variabelen geldt:

| | |
|------------|---|
| Rf | de aflezing uit het Financieel Dagblad en eventuele interpolatie geschiedt op 1 september. |
| T | het vigerende wettelijke tarief voor vennootschapsbelasting (als %) zoals vermeld in de Wet op de Vennootschapbelasting, artikel 22, op 1 september. |
| Asset Beta | de vaststelling van het gemiddelde van de door de banken afzonderlijk vastgestelde Asset Beta, welke aan Schiphol Group ter beschikking zijn gesteld in een rapport geschiedt op 1 september. |

De vaststelling van de WACC ten behoeve van de voorbereiding van de consultaties geschiedt op 1 september.

10. Mogelijkheid tot tussentijdse wijzigingen in het toerekeningssysteem

Inleiding

Hieronder staat de beschrijving van de mogelijkheid om wijzigingen aan te brengen in het toerekeningssysteem gedurende de periode waarvoor de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) aan dat systeem goedkeuring heeft verleend. Dit soort wijzigingen wordt hierna "Tussentijdse wijzigingen" genoemd. Bij doorvoering van tussentijdse wijzigingen op de hieronder beschreven wijze zal dus niet de procedure van artikel 8.25g van de Wet luchtvaart worden doorlopen.

Met opmaak: Nederlands (standaard)

1. Tussentijdse wijzigingen in het toerekeningssysteem voldoen aan onderstaande algemene voorwaarden en onderstaande specifieke voorwaarden per categorie wijziging.¹
2. Voor wijzigingen die niet voldoen aan de voorwaarden voor tussentijdse wijzigingen geldt onverminderd dat de in artikel 8.25g van de Wet luchtvaart voorgeschreven goedkeuringstraject wordt doorlopen.

Algemene voorwaarden

3. Tussentijdse wijzigingen voldoen aan de eisen van artikel 8.25g van de Wet luchtvaart en het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, met name de artikelen 8 en 9 daarvan. Dit betreft de eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit.
4. Tussentijdse wijzigingen passen binnen de financieel-administratieve opzet van het toerekeningssysteem zoals beschreven in hoofdstuk 4 en 5 van de beschrijving van dit toerekeningssysteem. Dit houdt in dat de wijzigingen de opzet van het toerekeningssysteem niet veranderen, maar de onderliggende invulling² mogelijk wel.
5. Tussentijdse wijzigingen volgen net als het geldende toerekeningssysteem de boekhoudkundige standaard International Financial Reporting Standards (IFRS), tenzij in de Wet luchtvaart of in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol andere toerekeningsprincipes zijn voorgeschreven.
6. Tussentijdse wijzigingen worden eenmalig gerapporteerd in de tariefconsultatie³ die volgt op de invoering van de wijzigingen. Deze rapportage bestaat uit:
 - a. een indeling van de wijziging naar de verschillende categorieën wijzigingen zoals hieronder beschreven bij de specifieke voorwaarden;
 - b. een korte omschrijving van de wijziging bestaande uit een korte beschrijving van het relevante deel van het toerekeningssysteem voor en na de wijziging;

¹ Categorieën wijzigingen worden benoemd in de tabel op de volgende pagina.

² Bijvoorbeeld de primaire vastlegging, kostenplaatsen, doorbelastingen en allocaties.

³ Zoals bedoeld in artikel 8.25e, tweede lid, van de Wet Luchtvaart

- c. [een kwalitatieve beschrijving van het effect⁴ op de toerekening van kosten, opbrengsten en activa aan luchtvaartactiviteiten⁵ respectievelijk beveiligingsactiviteiten⁶ van het relevante deel van het toerekeningssysteem voor en na de wijziging; indien sprake is van een effect dan wordt ook een indicatie van de omvang van het effect gegeven.](#)
 - d. [een aangepaste versie van de relevante bladzijden uit het geldende toerekeningssysteem](#)
7. [Schiphol stuurt de NMa een afschrift van de voorgenomen wijzigingen vier weken voordat Schiphol voornemens is deze wijzigingen te rapporteren in de genoemde tariefconsultatie, in de vorm van een rapportage zoals beschreven in 7a t/m d.](#)
8. [De wijzigingen worden ook eenmalig gerapporteerd in de financiële verantwoording van Schiphol, als bedoeld in artikel 8.25g, vierde lid, van de Wet luchtvaart, die betrekking heeft op het boekjaar waarin de wijzigingen zijn ingevoerd. Deze rapportage bestaat uit de elementen zoals beschreven in 7a t/m c.](#)

Specifieke voorwaarden

9. [In onderstaande tabel worden de specifieke voorwaarden per categorie wijziging weergegeven:](#)

| Categorie wijziging | Voorwaarde(n) | Opmerking(en) |
|---|--|----------------------|
| 1 Nieuwe activiteit(en)⁷ met bijbehorende kosten, opbrengsten en activa op bestaande of nieuwe kostenplaats. | - geen effect op toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten⁸; OF - passend binnen de huidige beschrijving van de activiteiten in het toerekeningssysteem; OF - verrekenbaar in de tarieven zoals bedoeld in artikel 8.25d, negende lid, van de Wet Luchtvaart jo. de Nota van Toelichting bij het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.⁹ | |

Met opmaak: Nederlands (standaard)

Met opmaak: Nederlands (standaard)

⁴ Met "effect op toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten" wordt bedoeld dat het saldo van toegerekende kosten en opbrengsten, en/of de toegerekende activa aan zowel luchtvaartactiviteiten als beveiligingsactiviteiten na de wijziging groter zijn dan de toerekening voor de wijziging.

⁵ Luchtvaartactiviteiten betreft de activiteiten in de zin van artikel 2 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol

⁶ Beveiligingsactiviteiten betreft de activiteiten in de zin van artikel 2, eerste lid, sub d, van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol

⁷ Het betreft hier nieuwe activiteiten voor Schiphol en dus niet het inkrimpen of uitbreiden van bestaande activiteiten noch het verplaatsen van bestaande activiteiten.

⁸ Met "geen effect op toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten" wordt bedoeld dat het saldo van toegerekende kosten en opbrengsten, en de toegerekende activa aan zowel luchtvaartactiviteiten als beveiligingsactiviteiten na de wijziging kleiner zijn dan of gelijk zijn aan de toerekening voor de wijziging.

⁹ Stb.2006, 333, p.20

| <u>Categorie wijziging</u> | <u>Voorwaarde(n)</u> | <u>Opmerking(en)</u> | |
|--|--|---|---|
| <u>2 Verschuiven van activiteiten en bijbehorende kosten, opbrengsten en activa tussen kostenplaatsen</u> | <u>- de totale toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten voor het geheel van de betrokken kostenplaatsen blijft ongewijzigd¹⁰</u> | <u>- vergelijking op basis van toerekening voor en na wijziging voor geheel van betrokken kostenplaatsen</u> | Met opmaak: Nederlands (standaard) |
| <u>3 Activiteiten stoppen</u> | <u>- geen voorwaarde</u> | <u><i>N.B. kosten en opbrengsten na stoppen van de activiteiten (dus reorganisatiekosten en restwaarden) worden niet toegerekend aan luchtvaart- of beveiligingsactiviteiten.</i></u> | Met opmaak: Nederlands (standaard) |
| <u>4 Aanpassen van de kostenplaatsstructuur (kostenplaatsen samenvoegen, splitsen, verplaatsen, toevoegen)</u> | <u>- de totale toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten voor het geheel van de betrokken kostenplaatsen blijft ongewijzigd</u> | <u>- vergelijking op basis van toerekening voor en na wijziging voor geheel van betrokken kostenplaatsen</u> | |
| <u>5 Wijziging in administratie- /toerekeningswijze namelijk wijzigingen in doorbelasting en/of allocatie anders dan 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8</u> | <u>- toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten voor het geheel van de betrokken kostenplaatsen ongewijzigd</u> | <u>- vergelijking op basis van toerekening voor en na wijziging voor geheel van betrokken kostenplaatsen. <i>N.B. bijvoorbeeld vereenvoudiging van toerekening door directe toerekening in plaats van via tussenstap.</i></u> | |
| <u>6 Wijziging als gevolg van IFRS wijziging</u> | <u>- niet in strijd met in de Wet luchtvaart en in het Exploitatiebesluit voorgeschreven toerekeningsprincipes</u> | | Met opmaak: Nederlands (standaard) |

¹⁰ Met "toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten ongewijzigd" wordt bedoeld dat: het saldo van toegerekende kosten en opbrengsten, en de toegerekende activa aan zowel luchtvaartactiviteiten als beveiligingsactiviteiten na de wijziging gelijk zijn aan de toerekening voor de wijziging.

| <u>Categorie wijziging</u> | <u>Voorwaarde(n)</u> | <u>Opmerking(en)</u> |
|---|--|---|
| <u>7 Correcties in beschrijving en/of naamgeving</u> | <ul style="list-style-type: none"> - geen effect op de totale toerekening aan <u>luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten voor het geheel van de betrokken kostenplaatsen; EN</u> - <u>indien letterlijk volgen van de beschrijving van het toerekeningssysteem niet voldoet aan de criteria van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit; EN</u> - <u>vergroting van transparantie en inzichtelijkheid van het toerekeningssysteem</u> | <ul style="list-style-type: none"> - <u>vergelijking op basis van werkelijke toerekening voor en na correctie (dus niet de beschreven toerekening)</u> |
| <u>8 Wijziging in tariefstelling voor doorbelasting/facturatie aan derde partijen</u> | <ul style="list-style-type: none"> - geen effect op de totale toerekening aan <u>luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten voor het geheel van de betrokken kostenplaatsen; EN</u> - <u>tariefstelling minimaal gelijk aan integrale kostprijs</u> | |

Bijlage 1: Activa / Regulatory Asset Base overzichten

In deze bijlagenreeks wordt inzicht gegeven in de indeling naar activagroepen met daarbij behorende standaard afschrijvingstermijnen en activa die ten behoeve van de luchtvaartactiviteiten worden gebruikt. Het overzicht is opgesteld vanuit het laagste aggregatie niveau, dit is het niveau subgroep component. Om het inzicht in de RAB verder te vergroten zijn relaties gelegd met PMC's en verdeelsleutels, dit heeft geleid tot de volgende overzichten:

- 1.1 Overzicht standaard afschrijvingstermijnen in jaren
- 1.2 Allocatie van de activa naar de verschillende PMC's
Hierbij wordt tevens inzicht gegeven in de kostenplaatsen die aan de activa gekoppeld zijn. Met andere woorden binnen deze kostenplaatsen worden de afschrijvingskosten geboekt (geheel van de betreffende activa subgroep) en vanuit deze kostenplaats vindt de allocatie plaats naar de tevens in hetzelfde overzicht opgenomen PMC's. Allocatie vanuit het activa register van de asset waarde vindt tevens plaats naar de in het overzicht genoemde PMC's.
- 1.3 De verdeling van de aan de PMC Aviation en PMC Security gealloceerde activa over de verschillende typen sleutels
Dit overzicht geeft weer de verschillende typen sleutels zoals die bij de allocatie aan de PMC Aviation en PMC Security worden gebruikt. Het overgrote deel wordt voor 100% gealloceerd naar de betreffende PMC. Daar waar sprake is van gedeelde activa wordt deze in principe op grond van een zeer beperkt aantal soorten sleutels, die periodiek worden bijgewerkt, gealloceerd. Hiernaast bestaan nog een klein aantal uitzonderingen van gedeelde sleutels die niet periodiek worden bijgewerkt. Deze uitzonderingen worden in deze bijlage specifiek genoemd.
- 1.4 Naast het overzicht 1.2, waarin de relatie naar de PMC's wordt gelegd, wordt in dit overzicht de relatie gelegd naar de typen sleutels zoals ook opgenomen in bijlage 1.3.

In de bijlage die de allocaties beschrijft (bijlage 4) wordt ook vanuit de betreffende kostenplaats aangegeven welk type activa zij in beheer heeft en hoe deze wordt gealloceerd.

Bijlage 1.1 Overzicht standaard afschrijvingstermijnen Materiele Vaste Activa

In onderstaande tabel zijn de standaard afschrijvingstermijnen per subgroep van de materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten opgenomen. [Dit overzicht bevat alle materieel vaste activa van NVLS, inclusief de activa welke niet worden gebruikt voor luchtvaartactiviteiten.](#)

Verwijderd: betreft Materiële Vaste Activa van NVLS als geheel

Verwijderd: :1

| Grootboekgroep | Hoofddeling | Subgroep/-component | Standaard afschrijvings-termijn in jaren |
|----------------|-------------|---------------------|--|
|----------------|-------------|---------------------|--|

| Banen en rijbanen | Banen | Baan: Touch down zones* | 5-15 |
|-------------------|----------|--|------|
| | | Baan: Twee bovenste asfaltlagen | 15 |
| | | Baan: Restantasfalt + 1e funderingslaag | 30 |
| | | Baan: 2e funderingslaag | 60 |
| | | Baankop: Betonverharding | 30 |
| | | Baankop: Fundering | 60 |
| | | Baanshoulder: Asfaltpakket | 20 |
| | | Baanshoulder: Fundering | 40 |
| | Rijbanen | Rijbaan: Twee bovenste asfaltlagen | 15 |
| | | Rijbaan: Restantasfalt + 1 ^e funderingslaag | 30 |
| | | Rijbaan: 2 ^e funderingslaag | 60 |
| | | Rijbaanshoulder: Asfaltpakket | 20 |
| | | Rijbaanshoulder: Fundering | 40 |

Verwijderd: Banen en rijbanen

Verwijderd: Banen

| | | | |
|-----------|-----------|---------------------------|----|
| Platforms | Platforms | Platform: Betonverharding | 30 |
| | | Platform: Fundering | 60 |

| Terreinen en wegen | Terreinen | Grond | Niet afschrijven |
|--------------------|------------------------|--------------------------------|------------------|
| | | Parkeerterreinen | 30 |
| | | Riolering (hemelwater) | 40 |
| | | Drainage en ontwateringswerken | 20 |
| | | Bepantingen | 30 |
| | Wegen | Land- en randwegen | 30 |
| | | Bestrating | 30 |
| | | Tunnels en viaducten | 40 |
| | SRE Terreinen en wegen | Erfpachten | Niet afschrijven |
| | | Grond dedicated gebouwen | Niet afschrijven |
| | | Grondhuren overige | Niet afschrijven |
| | | Parkeren SNBV | Niet afschrijven |

| Grootboekgroep | Hoofdindeling | Subgroep/-component | Standaard afschrijvings-termijn in jaren |
|----------------|---------------|---------------------|--|
|----------------|---------------|---------------------|--|

| | | | | |
|--------------|-----------------------|------------------|-----------------|----|
| Gebouwen | Stationsgebouwcomplex | Terminal | 40 | |
| | | Pieren | 40 | |
| | | Busstations | 20 | |
| | | Parkeergarages | 40 | |
| | | Overigen | diversen | |
| SRE Gebouwen | | Bedrijfsruimten | 20 | |
| | | Hotels | Nog te bepalen | |
| | | Kantoren** | 12 | |
| | | Parking | 20-40 | |
| | | Overige | diversen | |
| | | Overige gebouwen | Buitenschil | 20 |
| | | | Bouwconstructie | 40 |
| | Overige | diversen | | |

* TD18R: 5 jaar, TD18C: 6 jaar, TD36R en TD27: 7 jaar, TD04 en TD22: 10 jaar, TD24: 14 jr en TD36C: 15 jaar.
Afschrijvingsduur is gebaseerd op preferentie in het baangebruik

** Op de subgroep Kantoren (SRE Gebouwen) zijn enkele specifieke operationele gebouwen opgenomen, waarover, in tegenstelling tot commercieel vastgoed, wél wordt afgeschreven. De afschrijving over deze gebouwen is later begonnen omdat de gebouwen eerst werden beschouwd als commercieel vastgoed. De kortere afschrijvingstermijn van 12 jaar betreft de resterende levensduur. Deze activacategorie wordt in het geheel niet toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.

Met opmaak: Lettertype: 8 pt

Met opmaak: Lettertype: 8 pt

Met opmaak: Lettertype: 8 pt

Met opmaak: Lettertype: 8 pt

| Grootboekgroep | Hoofddeling | Subgroep/-component | Standaard afschrijvings-termijn in jaren | | |
|----------------|--------------------------------|------------------------------|--|-----------------|----------------|
| Installaties | Baan- en platformverlichting | Baanverlichting | 15 | | |
| | | Rijbaanverlichting | 15 | | |
| | | Platformverlichting | 15 | | |
| | | Signalering en voeding banen | 15 | | |
| | | Stopbars | 15 | | |
| | | HLSP installaties | 25 | | |
| | | Leidingen | 20 | | |
| | | VDGS-systeem | 15 | | |
| | | Grondradar | 10 | | |
| | | Communicatiesysteem | 5 | | |
| | | Operationele installaties | BAS: Check-in | 10 | |
| | | | BAS: Sorteersysteem (mechanische techniek) | 10 | |
| | | | BAS: Sorteersysteem (geautomatiseerd) | 15 | |
| | | | BAS: Buffer (mechanische techniek) | 10 | |
| | | | BAS: Buffer (geautomatiseerd) | 15 | |
| | | | BAS: Laden | 15 | |
| | | | BAS: Lossen (mechanische techniek) | 10 | |
| | | | BAS: Lossen (geautomatiseerd) | 15 | |
| | | | BAS: Reclaim | 15 | |
| | | | BAS: Backbone (mechanische techniek) | 10 | |
| | | | BAS: Backbone (geautomatiseerd) | 15 | |
| | | | BAS: Besturing | 5 | |
| | | | BAS: Controls | 5 | |
| | | | BAS: Diversen (mechanische techniek) | 5 | |
| | | | BAS: Diversen (geautomatiseerd) | 10 | |
| | | | Toegangsbeheerapparatuur | 7 | |
| | | | Transportinstallaties | 20 | |
| | | | Tak-installaties | 10 | |
| | | | Informatiesystemen | 10 | |
| | | | CAB: Screeningsmachines | 5 | |
| | | | CAB: Inbouw screeningsmachines (mechanisch) | 10 | |
| | | | CAB: Inbouw screeningsmachines (geautomatiseerd) | 15 | |
| | | | Passagiersbruggen | 15 | |
| | De-icing | | 20 | | |
| | Elektrotechnische installaties | | 20 | | |
| | Security middelen | | 5 | | |
| | Gebouwinstallaties | | Werktuigbouwkundige installaties | 20 | |
| | | | Elektrotechnische installaties | 20 | |
| | | | Klimaatinstallaties | 20 | |
| | | | Tak-installaties | 10 | |
| | | | Koelmachines | 15 | |
| | | | Overige werktuigbouwkundige installaties | diversen | |
| | | | SRE Gebouwinstallaties | Bedrijfsruimten | 20 |
| | | | | Hotels | Nog te bepalen |
| | | | | Kantoren | 12 |
| | | | | Parking | 20 |

| Grootboekgroep | Hoofddeling | Subgroep/-component | Standaard afschrijvings-termijn in jaren | | |
|------------------------------|---|--|--|------------------------------|----|
| Installaties (vervolg) | Installaties voor utiliteitsvoorzieningen | Drinkwater transport | 20 | | |
| | | Drinkwater aansluitingen | 20 | | |
| | | Drinkwater meters | 7 | | |
| | | Afvalwater inzamel drukriool transport | 30 | | |
| | | Afvalwater inzamel vrijvervalriool transport | 30 | | |
| | | Afvalwater inzamel drukriool aansluitingen | 30 | | |
| | | Afvalwater inzamel vrijvervalriool aansluitingen | 30 | | |
| | | Centrale voorziening bluswaternet installaties | 30 | | |
| | | Centrale voorziening bluswaternet aansluitingen | 20 | | |
| | | Afvalwater zuivering persgemalen | 25 | | |
| | | Afvalwater zuivering persleidingen | 25 | | |
| | | Afvalwater zuivering installatie | 25 | | |
| | | Cng-vulinstallatie | 20 | | |
| | | Telemetrie en data-hardware apparatuur | 5 | | |
| | | Overige installaties | Openbare verlichting | 20 | |
| | | | Verkeersregulatie-installaties | 10 | |
| | | | Parkeerapparatuur | 10 | |
| | | Installaties SUN | 10 Kv transport | 25 | |
| | | | 10 Kv aansluitingen | 25 | |
| | | | 400 V transport | 25 | |
| | | | 400 V aansluitingen | 25 | |
| | | | Meters kWh incl. Telemetrie | 7 | |
| | | | Transformatoren (externe) | 25 | |
| | | | Aardgas hoge druk transport 8 Bar | 20 | |
| | | | Aardgas hoge druk aansluitingen 8 Bar | 20 | |
| | | | Aardgas lage druk transport 100mbar | 20 | |
| | | | Aardgas lage druk aansluitingen 100mbar | 20 | |
| | | | Meters gas | 20 | |
| | | | 400 Hertz B – pier | 10 | |
| | | | 400 Hertz C – pier | 10 | |
| | | | 400 Hertz D – pier | 10 | |
| | | | 400 Hertz E – pier | 10 | |
| | | 400 Hertz F – pier | 10 | | |
| | | 400 Hertz G – pier | 10 | | |
| | | Werktuigen** | Werktuigen | Sneeuw + gladheidbestrijding | 10 |
| | | | | Aanhangers | 5 |
| | | | | Maaimachines | 5 |
| | Compressoren | | | 5 | |
| | Hoogwerkers | | | 5 | |
| | Veegmachines reiniging | | | 5 | |
| | Overige werktuigen | | | diversen | |
| | Voertuigen** | Voertuigen | Voertuigen Lichte <= 3.500 kg | 4 | |
| Voertuigen Lichte > 3.500 kg | | | 4 | | |
| Brandweervoertuigen | | | 10 | | |
| Voertuigen, overige | | | diversen | | |

** op deze activa groepen is een restwaarde van toepassing

| Grootboekgroep | Hoofdindeling | Subgroep/-component | Standaard afschrijvings-termijn in jaren |
|----------------|---------------|---------------------|--|
|----------------|---------------|---------------------|--|

| | | | |
|------------|------------|--|----|
| Inventaris | Inventaris | Dynamische inventaris | 5 |
| | | Statische inventaris | 10 |
| | Hardware | Servers | 3 |
| | | Infrastructuur: Bekabeling (bouwkundige voorz) | 10 |
| | | Infrastructuur: Actieve componenten | 3 |
| | | Infrastructuur: Telecommunicatie | 5 |

| | | | |
|--------------------------------|--------------------------------|----------------|----------|
| Overige materiële vaste activa | Overige materiële vaste activa | Reclamemasten | 20 |
| | | Kunstwerken | 10 |
| | | Overige activa | diversen |

| | | | |
|--|--|--------------------|----|
| Materiële vaste activa niet t.b.v. productieproces | Materiële vaste activa niet t.b.v. productieproces | Woningen en hoeses | 40 |
|--|--|--------------------|----|

| | | | | |
|-------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|---------------------------|------------------|
| Commercieel Onroerend goed | SRE Bouwlocaties | Commercieel | Niet afschrijven | |
| | | Operationeel | Niet afschrijven | |
| | SRE Vastgoed in exploitatie | Bedrijfsruimten | Niet afschrijven | |
| | | Hotels | Niet afschrijven | |
| | | Kantoren | Niet afschrijven | |
| | | Parking | Niet afschrijven | |
| | | Overige | Niet afschrijven | |
| | | SRE Terreinen VG beleggingen | Afgekochte canons AREB CV | Niet afschrijven |
| | | | Afgekochte canons overige | Niet afschrijven |
| Erfpachten expiratie binnen 20 jaar | Niet afschrijven | | | |
| Erfpachten expiratie vanaf 20 jaar | Niet afschrijven | | | |
| Grondhuren expiratie binnen 20 jaar | Niet afschrijven | | | |
| Grondhuren expiratie vanaf 20 jaar | Niet afschrijven | | | |
| Overige | Niet afschrijven | | | |
| | | SNBV Masten Schiphol Centrum | Niet afschrijven | |
| | | SNBV Masten Schiphol Overige | Niet afschrijven | |
| | | SNBV Overige | Niet afschrijven | |

Standaard restwaarde

Schiphol Group hanteert uitsluitend met betrekking tot voertuigen en werktuigen een restwaarde. De restwaarde is afhankelijk van de afschrijvingstermijn van het actief:

Met opmaak: Lettertype: Vet

| | |
|--------------------------------------|--|
| <u>Afschrijvingstermijn in jaren</u> | <u>Restwaarde als percentage van de aanschafwaarde</u> |
| <u>3 jaar</u> | <u>20%</u> |
| <u>4 jaar</u> | <u>15%</u> |
| <u>5 jaar</u> | <u>10%</u> |
| <u>Langer dan 5 jaar</u> | <u>5%</u> |

Bijlage 1.2 Allocatie Materiele Vaste Activa naar PMC's

| General Ledger Category | Asset Category | Sub Category | Cost center | 101 Aviation | 102 Security | 201 Concessies | 202 Parking | 203 Ad's & Info | 205 Privium | 206 Consumer International | 207 Retail Operations | 301 Real estate | 302 Rental Terminal | 401 Buitenlandse deelneminger | 402 Binnenlandse deelneminger | 403 Utilities | 404 Overige deelnemingen | | |
|----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------|--------------|----------------|-------------|-----------------|-------------|----------------------------|-----------------------|-----------------|---------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------|--------------------------|--|--|
| Runways and taxiways | Banen | Baan: 2e fundatielaag | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Baankop: Betonverharding | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Baankop: Fundatie | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Baanshoulder: Asfaltpakket | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Baanshoulder: Fundatie | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Restantasfalt+1e fundatielaag | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Touch Down Zone | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Twee bovenste asfaltlagen | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Rijbanen | 2 bovenste asfaltlagen | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 2e fundatielaag | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Restantasfalt+1e fundatielaag | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Rijbaanshoulder: Asfaltpakket | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Rijbaanshoulder: Fundatie | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Commercieel onroerend goed | SRE Bouwlocaties commercieel | Commercieel | 70001 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 70410 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | SRE Bouwlocaties operationeel | Operationeel | 70410 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 70410 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | SRE Terreinen VG beleggingen | Erfpachten exp binnen 20 jr | 70410 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Erfpachten exp vanaf 20 jr | 70410 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Grondhuren exp binnen 20 jr | 70410 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Afgekochte canons overige | 70001 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 70410 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Grondhuren exp vanaf 20 jr | 70410 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | SRE Vastgoed in exploitatie | Bedrijfsruimten | | 70001 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 70410 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Kantoren | | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 70001 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Overige | | | 70410 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 70001 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 70410 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 70001 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Buildings | Overige Gebouwen | Bouwconstructie | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30950 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30960 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40227 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Buitenschil | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Overige Gebouwen | 10344 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20213 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20217 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30209 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 30260 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 60300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | SRE Gebouwen | Bedrijfsruimten | | 70410 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 70001 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Kantoren | | 70410 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 70001 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Overige | 70001 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Stationsgebouwcomplex | Busstations | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Overigen | | | 20217 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pier | | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Terminal | | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Intangible assets | Immat Activa software | Dynamisch | 60300 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 60300 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Immateriele Activa | Dynamisch | 60300 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Favourable Contracts | 30220 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | software-ontw.-uren | 60300 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Installations | Baan- en Platformverlichting | Baanverlichting | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Communicatie Systemen | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Grondradar | 40234 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Hlsp Installaties | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Leidingen | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Platformverlichting | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Rijbaanverlichting | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Signalering en Voeding Banen | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Stopbars | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Vdgs-Systeem | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |

| General Ledger Category | Asset Category | Sub Category | Cost center | 101 Aviation | 102 Security | 201 Concessies | 202 Parking | 203 Ad's & Info | 205 Privium | 206 Consumer International | 207 Retail Operations | 301 Real estate | 302 Rental Terminal | 401 Buitenlandse deelneminger | 402 Binnenlandse deelneminger | 403 Utilities | 404 Overige deelnemingen | | |
|-------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------|--------------|----------------|-------------|-----------------|-------------|----------------------------|-----------------------|-----------------|---------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------|--------------------------|--|--|
| | Gebouwinstallaties | Elektrotechnische Installaties | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Klimaatinstallaties | 20217 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Koelmachines | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Ov Werktuigbouwkundige Inst | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Tak-Installaties | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Installaties tbv Util vz | Werktuigbouwkundige Install | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Afvalw Vrijvervalrool Trt | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Afvalw I Drukriool Aansl | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Afvalw I Drukriool Transp | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Afvalw Vrijvervalri Aansl | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Afw Zuivering Installatie | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Afw Zuivering Persgemalen | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Afw Zuivering Persleidingen | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Bluswatermet Aansluit | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Bluswatermet Install | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Operationele Installaties | Drinkwater Aansluitingen | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Drinkwater Meters | | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Drinkwater Transport | | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAG: Bagage apparatuur 10 jaar | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAG: Bagage apparatuur 15 jaar | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAG: Bagage apparatuur 3 jaar | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAG: Bagage apparatuur 5 jaar | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20342 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Bagage-Afhandelingssystemen | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAS: Backbone (geautomat) | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAS: Backbone (mechan techn) | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAS: Besturing | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAS: Buffer (geautomatiseerd) | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAS: Check-in | | 20212 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20475 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAS: Controls | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAS: Diversen (geautomat) | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAS: Diversen (mechan techn) | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAS: Laden | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAS: Lossen (geautomatiseerd) | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAS: Lossen (mechan techniek) | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAS: Reclaim | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAS: Sorteersyst (geautomat) | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BAS: Sorteersyst (mechanisch) | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20342 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | CAB: Inb screen mach (mechan) | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | CAB: Screeningsmachines | | 20220 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Controle-Apparatuur Bagage | | 20220 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | De-icing | | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Elektronische Installaties | | | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 30260 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Informatiesystemen | | | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 20410 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 40224 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40226 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40228 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40235 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Passagiersbruggen | | 40263 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Securitymiddelen | 20217 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20218 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20220 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Tak-Installaties | | 30870 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30950 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 60300 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Toegangsbeheerapparatuur | | 20217 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30260 | | | | | | | | | | | | | | | | |

| General Ledger Category | Asset Category | Sub Category | Cost center | 101 Aviation | 102 Security | 201 Concessies | 202 Parking | 203 Ad's & Info | 205 Privium | 206 Consumer International | 207 Retail Operations | 301 Real estate | 302 Rental Terminal | 401 Buitenlandse deelneminger | 402 Binnenlandse deelneminger | 403 Utilities | 404 Overige deelnemingen | | | |
|----------------------------|------------------------|--------------------------------|----------------------|--------------|--------------|----------------|-------------|-----------------|-------------|----------------------------|-----------------------|-----------------|---------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------|--------------------------|--|--|--|
| | Overige Installaties | Openbare Verlichting | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20326 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30260 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Parkeerapparatuur | 20326 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30209 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30260 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Securitymiddelen | 20217 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20220 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40264 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Verkeersregulatieinstallaties | 20326 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | SRE Gebouwinstallaties | Bedrijfsruimten | 70410 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 70410 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 70001 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | SUN | 10 Kv Aansluitingen | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40342 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 400 V Aansluitingen | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Aardgas HD Aansluitingen 8 Bar | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Aardgas HD Transport 100mbar | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Aardgas LD Aansl 100mbar | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Aardgas LD Transport | | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Meters Gas | | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Meters Kwh Incl Telemetrie | | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Transformatoren (Externe) | | 40343 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Inventory | | Inventaris | Dynamisch | 60300 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Dynamische Inventaris | | 10341 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 10344 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20212 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30150 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30209 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30220 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30230 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30240 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30250 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30260 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30850 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30870 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30950 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30960 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40262 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40263 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 60300 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 70001 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 70410 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Statische Inventaris | 10341 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 10344 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 20210 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 20212 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 20213 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 20217 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 20218 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 20220 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 20225 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 20236 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 20326 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 20340 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 30200 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 30209 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 30220 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 30230 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 30240 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 30250 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 30260 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 40227 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 40245 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 40263 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 40265 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 70001 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| General Ledger Category | Asset Category | Sub Category | Cost center | | 101 Aviation | 102 Security | 201 Concessies | 202 Parking | 203 Ad's & Info | 205 Privium | 206 Consumer International | 207 Retail Operations | 301 Real estate | 302 Rental Terminal | 401 Buitenlandse deelneminger | 402 Binnenlandse deelneminger | 403 Utilities | 404 Overige deelnemingen |
|-------------------------|----------------|------------------------|-------------|-------|--------------|--------------|----------------|-------------|-----------------|-------------|----------------------------|-----------------------|-----------------|---------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------|--------------------------|
| | | | 40346 | 30960 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Overige Werktuigen | 40227 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40246 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40263 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 40346 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Compressoren | 90220 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Aanhangere | 40227 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Veegmachines Reiniging | 40346 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Werktuigen SAR | 40346 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 30960 | | | | | | | | | | | | | | | |

Bijlage 1.3 Voorkomende allocatiesleutels waarvan de activa worden gealloceerd aan de PMC Aviation en/of de PMC Security

| General Ledger Category | Asset Category | Sub Category | Cost center | 100% Aviation | 100% Security | Vierkante meters | Landside infrastructuur | Gebruik wagenpark | Kaagbaantunnel | Overigen |
|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---------------|---------------|------------------|-------------------------|-------------------|----------------|----------|
| Runways and taxiways | Banen | Baan: 2e fundatielaag | 40245 | | | | | | | |
| | | Baankop: Betonverharding | 40245 | | | | | | | |
| | | Baankop: Fundatie | 40245 | | | | | | | |
| | | Baanshoulder: Asfaltpakket | 40245 | | | | | | | |
| | | Baanshoulder: Fundatie | 40245 | | | | | | | |
| | | Restantasfalt+1e fundatielaag | 40245 | | | | | | | |
| | | Touch Down Zone | 40245 | | | | | | | |
| | Rijbanen | Twee bovenste asfaltlagen | 40245 | | | | | | | |
| | | 2 bovenste asfaltlagen | 40245 | | | | | | | |
| | | 2e fundatielaag | 40245 | | | | | | | |
| | | Restantasfalt+1e fundatielaag | 40245 | | | | | | | |
| | | Rijbaanshoulder: Asfaltpakket | 40245 | | | | | | | |
| | | Rijbaanshoulder: Fundatie | 40245 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| Commercieel onroerend goed | SRE Bouwlocaties operationeel | Operationeel | 70410 | | | | | | | |
| Buildings | Overige Gebouwen | Bouwconstructie | 20236 | | | | | | | |
| | | | 40227 | | | | | | | |
| | | Buitenschil | 20236 | | | | | | | |
| | | Overige Gebouwen | 10344 | | | | | | | |
| | | | 20213 | | | | | | | |
| | | | 20217 | | | | | | | |
| | Stationsgebouwcomplex | | 20236 | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | |
| | | | 60300 | | | | | | | |
| | | Busstations | 20236 | | | | | | | |
| | | Overigen | 20217 | | | | | | | |
| | | | 20236 | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | |
| | | 20236 | | | | | | | | |
| | | 20236 | | | | | | | | |
| | | 20340 | | | | | | | | |
| | Intangible assets | Immat Activa software | Dynamisch | 60300 | | | | | | |
| Immat Activa uren | | Dynamisch | 60300 | | | | | | | |
| Immateriele Activa | | Dynamisch | 60300 | | | | | | | |
| | | software+ontw.-uren | 60300 | | | | | | | |
| Installations | Baan- en Platformverlichting | Baanverlichting | 40245 | | | | | | | |
| | | Communicatie Systemen | 40245 | | | | | | | |
| | | Grondradar | 40234 | | | | | | | |
| | | Hlsp Installaties | 40245 | | | | | | | |
| | | Leidingen | 40245 | | | | | | | |
| | | Platformverlichting | 40245 | | | | | | | |
| | | Rijbaanverlichting | 40245 | | | | | | | |
| | | Signalering en Voeding Banen | 40245 | | | | | | | |
| | | Stopbars | 40245 | | | | | | | |
| | | Vdgs-Systeem | 40245 | | | | | | | |
| | | Gebouwinstallaties | Elektrotechnische Installaties | 20236 | | | | | | |
| | Klimaatinstallaties | | 20217 | | | | | | | |
| | | | 20236 | | | | | | | |
| | Koelmachines | | 20236 | | | | | | | |
| | Ov Werktuigbouwkundige Inst | | 20236 | | | | | | | |
| | Tak-Installaties | | 20236 | | | | | | | |
| | Installaties tbv Util vz | Werktuigbouwkundige Install | 20236 | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | |
| | | Afvalw I Drukriool Transp | 40343 | | | | | | | |
| | | Afww Zuivering Installatie | 40343 | | | | | | | |
| | Operationele Installaties | Drinkwater Aansluitingen | 20236 | | | | | | | |
| | | BAG: Bagage apparatuur 10 jaar | 20340 | | | | | | | |
| | | BAG: Bagage apparatuur 15 jaar | 20340 | | | | | | | |
| BAG: Bagage apparatuur 3 jaar | | 20340 | | | | | | | | |
| BAG: Bagage apparatuur 5 jaar | | 20340 | | | | | | | | |

| General Ledger Category | Asset Category | Sub Category | Cost center | 100% Aviation | 100% Security | Vierkante meters | Landside infrastructuur | Gebruik wagenpark | Kaagbaar tunnel | Overigen |
|-------------------------|----------------------|-------------------------------|-------------|---------------|---------------|------------------|-------------------------|-------------------|-----------------|----------|
| | | | | | | | | | | |
| | | Bagage-Afhandelingssystemen | 20342 | | | | | | | |
| | | | 20340 | | | | | | | |
| | | BAS: Backbone (geautomat) | 20340 | | | | | | | |
| | | BAS: Backbone (mechan techn) | 20340 | | | | | | | |
| | | BAS: Besturing | 20340 | | | | | | | |
| | | BAS: Buffer (geautomatiseerd) | 20340 | | | | | | | |
| | | BAS: Check-in | 20212 | | | | | | | |
| | | | 20340 | | | | | | | |
| | | | 20475 | | | | | | | |
| | | BAS: Controls | 20340 | | | | | | | |
| | | BAS: Diversen (geautomat) | 20340 | | | | | | | |
| | | BAS: Diversen (mechan techn) | 20340 | | | | | | | |
| | | BAS: Laden | 20340 | | | | | | | |
| | | BAS: Lossen (geautomatiseerd) | 20340 | | | | | | | |
| | | BAS: Lossen (mechan techniek) | 20340 | | | | | | | |
| | | BAS: Reclaim | 20340 | | | | | | | |
| | | BAS: Sorteersyst (geautomat) | 20340 | | | | | | | |
| | | BAS: Sorteersyst (mechanisch) | 20340 | | | | | | | |
| | | | 20342 | | | | | | | |
| | | CAB: Inb screen mach (mechan) | 20340 | | | | | | | |
| | | CAB: Screeningsmachines | 20220 | | | | | | | |
| | | | 20340 | | | | | | | |
| | | Controle-Apparatuur Bagage | 20220 | | | | | | | |
| | | De-icing | 40245 | | | | | | | |
| | | Elektronische Installaties | 20236 | | | | | | | |
| | | | 20340 | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | |
| | | Informatiesystemen | 20236 | | | | | | | |
| | | | 20410 | | | | | | | |
| | | | 40224 | | | | | | | |
| | | | 40226 | | | | | | | |
| | | | 40228 | | | | | | | |
| | | | 40235 | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | |
| | | | 40263 | | | | | | | |
| | | Passagiersbruggen | 40245 | | | | | | | |
| | | Securitymiddelen | 20217 | | | | | | | |
| | | | 20218 | | | | | | | |
| | | | 20220 | | | | | | | |
| | | Tak-Installaties | 20236 | | | | | | | |
| | | | 60300 | | | | | | | |
| | | Toegangsbeheerapparatuur | 20217 | | | | | | | |
| | | Transportinstallaties | 20236 | | | | | | | |
| | | | 20326 | | | | | | | |
| | Overige Installaties | Openbare Verlichting | 20236 | | | | | | | |
| | | | 20326 | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | |
| | | Parkeerapparatuur | 20326 | | | | | | | |
| | | Securitymiddelen | 20217 | | | | | | | |
| | | | 20220 | | | | | | | |
| | | | 20236 | | | | | | | |
| | | | 40264 | | | | | | | |
| | | Verkeersregulatieinstallaties | 20326 | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | |
| Inventory | Inventaris | Dynamisch | 60300 | | | | | | | |
| | | Dynamische Inventaris | 10341 | | | | | | | |
| | | | 10344 | | | | | | | |
| | | | 20212 | | | | | | | |
| | | | 20236 | | | | | | | |
| | | | 20340 | | | | | | | |
| | | | 40262 | | | | | | | |
| | | | 40263 | | | | | | | |
| | | | 60300 | | | | | | | |

| General Ledger Category | Asset Category | Sub Category | Cost center | 100% Aviation | 100% Security | Vierkante meters | Landside infrastructuur | Gebruik wagenpark | Kaagbaaritunnel | Overigen |
|-------------------------|---------------------------|--------------------------------|-------------|---------------|---------------|------------------|-------------------------|-------------------|-----------------|----------|
| | | | | | | | | | | |
| | | Statische Inventaris | 10341 | | | | | | | |
| | | | 10344 | | | | | | | |
| | | | 20210 | | | | | | | |
| | | | 20212 | | | | | | | |
| | | | 20213 | | | | | | | |
| | | | 20217 | | | | | | | |
| | | | 20218 | | | | | | | |
| | | | 20220 | | | | | | | |
| | | | 20225 | | | | | | | |
| | | | 20236 | | | | | | | |
| | | | 20326 | | | | | | | |
| | | | 20340 | | | | | | | |
| | | | 30220 | | | | | | | |
| | | | 40227 | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | |
| | | | 40263 | | | | | | | |
| | | | 40265 | | | | | | | |
| | | | 90220 | | | | | | | |
| Other fixed assets | Inventaris | hardware | 60300 | | | | | | | |
| | Overige Activa | hardware | 60300 | | | | | | | |
| | | Kunstwerken | 20236 | | | | | | | |
| | | Overige Activa | 10341 | | | | | | | |
| | | | 20212 | | | | | | | |
| | | | 20217 | | | | | | | |
| | | | 20218 | | | | | | | |
| | | | 20220 | | | | | | | |
| | | | 20225 | | | | | | | |
| | | | 20236 | | | | | | | |
| | | | 20326 | | | | | | | |
| | | | 40227 | | | | | | | |
| | | | 40228 | | | | | | | |
| | | | 40235 | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | |
| | | | 40346 | | | | | | | |
| | | | 90100 | | | | | | | |
| | | Overige Activa PAX | 20217 | | | | | | | |
| | | | 20236 | | | | | | | |
| | | | 40233 | | | | | | | |
| | | | 40235 | | | | | | | |
| Aprons | Platformen | Betonverharding | 40245 | | | | | | | |
| | | Fundatie | 40245 | | | | | | | |
| Paved area's, roads | Bouwlocaties operationeel | Operationeel | 40233 | | | | | | | |
| | SRE Terreinen en wegen | Overige | 70001 | | | | | | | |
| | Terreinen | Beplantingen | 20326 | | | | | | | |
| | | Drainage en Ontwateringswerken | 20326 | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | |
| | | Grond | 20326 | | | | | | | |
| | | | 20326 | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | |
| | | Riolering (hemelwater) | 20326 | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | |
| | | Parkeerterreinen | 20326 | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | |
| | Wegen | Land- en Randwegen | 20326 | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | |
| | | Tunnels en Viaducten | 20326 | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | |
| | | Bestrating | 20217 | | | | | | | |
| | | | 20326 | | | | | | | |
| | | | 40245 | | | | | | | |
| Vehicles | Voertuigen | Brandweervoertuig | 40346 | | | | | | | |
| | | Voertuigen Lichte <= 3500 KG | 40346 | | | | | | | |
| | | Voertuigen Lichte > 3500 KG | 40346 | | | | | | | |

| General Ledger Category | Asset Category | Sub Category | Cost center | 100% Aviation | 100% Security | Vierkante meters | Landside infrastructuur | Gebruik wagenpark | Kaagbaartunnel | Overigen |
|-------------------------|----------------|-------------------------------|-------------|---------------|---------------|------------------|-------------------------|-------------------|----------------|----------|
| | | Voertuigen Overige | 40224 | | | | | | | |
| | | | 40246 | | | | | | | |
| | | | 40346 | | | | | | | |
| Tools | Werktuigen | Sneeuw en Gladheidsbestrijdin | 40228 | | | | | | | |
| | | | 40346 | | | | | | | |
| | | Overige Werktuigen | 40227 | | | | | | | |
| | | | 40246 | | | | | | | |
| | | | 40263 | | | | | | | |
| | | | 40346 | | | | | | | |
| | | | 90220 | | | | | | | |
| | | Compressoren | 40227 | | | | | | | |
| | | Aanhangens | 40346 | | | | | | | |
| Veegmachines Reiniging | 40346 | | | | | | | | | |

Bijlage 1.4 Verdeling activa Schiphol Group aan de verschillende typen toerekeningsleutels

| Type | Sleutel | % Activa |
|--|---|--------------------------|
| 100% toerekening | 101 Aviation | 31,5% |
| | 102 Security | 2,0% |
| | 201 Concessies | 0,7% |
| | 202 Parking | 1,9% |
| | 203 Ad's info | 0,1% |
| | 205 Previum | 0,0% |
| | 301 Real Estate | 33,4% |
| | 302 Rental Terminal | 0,1% |
| | 402 Participations | 0,0% |
| | 403 Utilities | 0,8% |
| | 801 Service units | 0,5% |
| | Totaal 100% toerekening | 70,9% |
| | Gedeelde toerekening (periodieke meting) | Landside Infra Structuur |
| m ² 100% Rental Terminal | | 0,5% |
| m ² Bemanningscentrum | | 0,5% |
| m ² B-pier | | 1,4% |
| m ² C-pier | | 0,1% |
| m ² D-pier | | 3,8% |
| m ² E-pier | | 2,0% |
| m ² F-pier | | 0,1% |
| m ² G-pier | | 0,5% |
| m ² H-pier | | 0,5% |
| m ² Plaza | | 0,9% |
| m ² Terminal 1 | | 6,1% |
| m ² Terminal 2 | | 1,3% |
| m ² Terminal 3 | | 6,2% |
| m ² Totaal Gebouw | | 1,2% |
| Airside infra structuur (Kaagbaantunnel) | | 0,7% |
| Totaal gedeelde toerekening | | 29,1% |
| Overigen | Overigen | 0,1% |
| | Totaal Overigen | 0,1% |
| | Eindtotaal | 100,0% |

N.B. Berekening op basis van boekwaarde d.d. november 2006

AviationBijlage2.1

Bijlage 2.1 Overzicht kostenplaatsen OU Aviation met de daarbij behorende doorbelasting en/of allocatiesleutel die in bijlage 3 en 4 worden beschreven

2000X - A Aviation

| | | Doorbelasting van Aviation | Allocatiesleutel van Aviation | |
|---|--|--|---|--|
| 20180 - A/Airport Operations | 20120 - OPS/Passenger Services | 20170 - PS/Traffic Transportation | 20214 - PS/T/Strategy Projects 20318 - PS/T/Management 20338 - PS/T/Operations 20223 - PS/M/Finance Control 20225 - PS/O/Bedrijfs hulplverlening/Safety 20229 - PS/M/Management 20322 - PS/M/Operational Managers 20210 - PS/PRM Afhandeling NIEUW 20212 - PS/L/Strategy Projects 20215 - PS/L/Development 20216 - PS/L/Wayfinding 20271 - PS/L/Management NIEUW 20470 - PS/L/Floormangement 20317 - PS/O/Management 20410 - PS/O/Regiecentrum 20475 - PS/O/Support Unit 20485 - PS/O/Planning 20314 - PS/C/Support Unit 20321 - PS/C/Management 20440 - PS/C/Inlichtingen 20465 - PS/C/Customer Contact Center | A5a A1h A7a A7a A1h A7a A1h geen toerekening Av A1h A8b A1h A7a A1h A7a A9a A7a A7a A7a A9e A9b A1h A1c A1c A1c |
| | | 20228 - PS/Management | | |
| | | 20270 - PS/Logistics Terminal | | |
| | | 20316 - PS/Operations Control | | |
| | | 20320 - PS/Customer Services Information | | |
| | | 20450 - PS/C/VIP Centre | D13 | |
| | 20140 - OPS/Bagage | 20240 - BG/Management Ondersteuning | D21 | |
| | | 20242 - BG/Operations | D20 | |
| | | 20244 - BG/Logistics | D19 | |
| | 40120 - OPS/Airside Operations | 40221 - AO/Management 40222 - AO/Support Unit 40224 - AO/Apron Planning Control 40225 - AO/Bird Control 40226 - AO/Airside Authority 40227 - AO/Airside Support 40228 - AO/Sneeuw- en Gladheidsbestrijding 40232 - AO/Coördinatie, Logistiek Tekenkamer NIEUW 40234 - AO/Standards Development | D10/D11 D11 | |
| | 20281 - OPS/Management NIEUW | | | |
| | 40216 - OPS/Account Contractmanagement | | | |
| 20190 - A/Safety, Security Environme | 20160 - SSE/Security | 20211 - SSE/S/Security Operations Extern NIEUW 20213 - SSE/S/Security Operations 20217 - SSE/S/Access Control 20218 - SSE/S/Border Control 20219 - SSE/S/Planning Control 20220 - SSE/S/Security Policy Projects 20221 - SSE/S/Manager 20233 - SSE/S/Company Public Security 20208 - SSE/F/Medical services 40261 - SSE/F/Manager 40262 - SSE/F/Bedrijfsbureau 40263 - SSE/F/Repressieve Dienst 40264 - SSE/F/Brandveiligheid Milieu 40265 - SSE/F/Calamiteitenbeheersing Training 40266 - SSE/F/Brandweeroefenplaats | D15/D16 | |
| | | | D17 | |
| | | | D4 | |
| | 20291 - SSE/Management NIEUW | | | |
| | 40236 - SSE/Safety Environment | | | |
| 40110 - A/Market Development | | 40211 - MD/Manager 40213 - MD/Statistics Intelligence 40214 - MD/Aviation Marketing 40215 - MD/Cargo | | |
| 40130 - A/Capacity Management | | 40231 - CAP/Manager 40233 - CAP/Analysis, Development Implementation 40235 - CAP/Environmental Capacity | D22/D23 | |
| 40170 - A/Assetmanagement | 20130 - ASM/Terminal Real Estate | 20230 - TRE/Management Support 20231 - TRE/Allocation | D18 | |
| | | 20235 - TRE/Infrastructure Systems Management | D18 | |
| | | 20238 - TRE/Terminal Services | | |
| | 40140 - ASM/Airfield Maintenance Services | 40240 - AMS/Maintenance Services | | |
| | | 40249 - AMS/Equipment Fleetmanagement | D2a D2b | |
| | 40150 - ASM/Design Review | 20372 - DR/Nieuwbouw | A8a | |
| | 40248 - ASM/Utility Services | 40341 - US/Manager 40343 - US/Beheer 40344 - US/Instandhouding 40345 - US/Nieuwbouw | A4a A4a A4a A4a | |
| | 40270 - ASM/Control | 20352 - ASM/CON/Terminal Real Estate 40244 - ASM/CON/Airfield Maintenance Services 40251 - ASM/CON/Projecten 40272 - ASM/CON/Inkoop 40342 - ASM/CON/Utility Services | A2a A1b A8a A7c A4a A7b A3b A9c A7b A7b A7b A7b A7b A11 A6a | |
| | 40271 - ASM/Manager | | | |
| 40175 - A/Aviation Management | | 40180 - AM/Aviation Security Safety 40295 - AM/Aviation Control 40296 - AM/General 40203 - AM/HR Aviation | 40281 - AM/ASS/Security Officer 40282 - AM/ASS/Safety Environment Officer 40293 - AM/AC/Control Pricing 40209 - AM/G/FLO 40292 - AM/G/Manager 40294 - AM/G/Ondernemingsraad | |
| | 40172 - AM/Project Schip20lland NIEUW | | | |
| | 40219 - AM/Havengelden | | | |

Aviation Bijlage 2.2

Bijlage 2.2 Organogram OU Aviation

2000X - A Aviation

| | | | |
|---|---|---|--|
| 20180 - A/Airport Operations | 20120 - OPS/Passenger Services | 20170 - PS/Traffic Transportation | 20214 - PS/T/Strategy Projects |
| | | 20228 - PS/Management | 20318 - PS/T/Management |
| | | 20270 - PS/Logistics Terminal | 20338 - PS/T/Operations |
| | | 20316 - PS/Operations Control | 20223 - PS/M/Finance Control |
| | | 20320 - PS/Customer Services Information | 20225 - PS/O/Bedrijfs hulpsverlening/Safety |
| | | 20450 - PS/C/VIP Centre | 20229 - PS/M/Management |
| 20140 - OPS/Bagage | 20240 - BG/Management Ondersteuning | 20440 - PS/C/Inlichtingen | 20322 - PS/M/Operational Managers |
| | 20242 - BG/Operations | 20465 - PS/C/Customer Contact Center | 20210 - PS/PRM Afhandeling NIEUW |
| | 20244 - BG/Logistics | 20345 - BGM/Planning Control | 20212 - PS/L/Strategy Projects |
| 40120 - OPS/Airside Operations | 40221 - AO/Management | 20346 - BGM/Ontwikkeling Innovatie | 20215 - PS/L/Development |
| | 40222 - AO/Support Unit | 20347 - BGM/Management | 20216 - PS/L/Wayfinding |
| | 40224 - AO/Apron Planning Control | 20340 - BGO/Management | 20271 - PS/L/Management NIEUW |
| | 40225 - AO/Bird Control | 20341 - BGO/Teams Bagage | 20470 - PS/L/Floormanagement |
| | 40226 - AO/Airside Authority | 20344 - BGO/Beheer | 20317 - PS/O/Management |
| | 40227 - AO/Airside Support | 20349 - BGO/Bagage Operational Support | 20410 - PS/O/Regiecentrum |
| | 40228 - AO/Sneeuw- en Gladheidsbestrijding | 20343 - BGL/Logistic | 20475 - PS/O/Support Unit |
| | 40232 - AO/Coördinatie, Logistiek Tekenkamer NIEUW | 20342 - BGP/Projectenbureau | 20485 - PS/O/Planning |
| | 40234 - AO/Standards Development | | 20314 - PS/C/Support Unit |
| 20281 - OPS/Management NIEUW | | | 20321 - PS/C/Management |
| 40216 - OPS/Account Contractmanagement | | | 20440 - PS/C/Inlichtingen |
| 20190 - A/Safety, Security Environment | 20160 - SSE/Security | 20211 - SSE/S/Security Operations Extern NIEUW | 20465 - PS/C/Customer Contact Center |
| | | 20213 - SSE/S/Security Operations | 20345 - BGM/Planning Control |
| | | 20217 - SSE/S/Access Control | 20346 - BGM/Ontwikkeling Innovatie |
| | | 20218 - SSE/S/Border Control | 20347 - BGM/Management |
| | | 20219 - SSE/S/Planning Control | 20340 - BGO/Management |
| | | 20220 - SSE/S/Security Policy Projects | 20341 - BGO/Teams Bagage |
| | | 20221 - SSE/S/Manager | 20344 - BGO/Beheer |
| | | 20233 - SSE/S/Company Public Security | 20349 - BGO/Bagage Operational Support |
| | 40160 - SSE/Fire Brigade | 20208 - SSE/F/Medical services | 20343 - BGL/Logistic |
| | | 40261 - SSE/F/Manager | 20342 - BGP/Projectenbureau |
| | | 40262 - SSE/F/Bedrijfsbureau | |
| | | 40263 - SSE/F/Repressieve Dienst | |
| | | 40264 - SSE/F/Brandveiligheid Milieu | |
| | | 40265 - SSE/F/Calamiteitenbeheersing Training | |
| | | 40266 - SSE/F/Brandweeroefenplaats | |
| | 20291 - SSE/Management NIEUW | | |
| | 40236 - SSE/Safety Environment | | |
| 40110 - A/Market Development | 40211 - MD/Manager | 20230 - TRE/Management Support | 20348 - TRE/MS/Manager |
| | 40213 - MD/Statistics Intelligence | 20231 - TRE/Allocation | 20232 - TRE/TA/Terminal Projects |
| | 40214 - MD/Aviation Marketing | 20235 - TRE/Infrastructure Systems Management | 20234 - TRE/TA/Terminal Allocation |
| | 40215 - MD/Cargo | | 20357 - TRE/TA/Permits |
| 40130 - A/Capacity Management | 40231 - CAP/Manager | | 20359 - TRE/TA/Service Centre |
| | 40233 - CAP/Analysis, Development Implementation | | 20236 - TRE/ISM/Manager |
| | 40235 - CAP/Environmental Capacity | | 20360 - TRE/ISM/Operational Equipment |
| 40170 - A/Assetmanagement | 20130 - ASM/Terminal Real Estate | 20372 - DR/Nieuwbouw | 20361 - TRE/ISM/Electrical Engineering |
| | | 40341 - US/Manager | 20362 - TRE/ISM/Mechanical Engineering |
| | | 40343 - US/Beheer | 20363 - TRE/ISM/Structural Engineering |
| | | 40344 - US/Instandhouding | 20364 - TRE/ISM/FS Fire Safety |
| | | 40345 - US/Nieuwbouw | 20490 - TRE/ISM/Technical Operation Management |
| | | 40270 - ASM/Control | 20239 - TRE/TS/Terminal Compliance Management |
| | | 20352 - ASM/CON/Terminal Real Estate | 20354 - TRE/TS/Manager |
| | | 40244 - ASM/CON/Airfield Maintenance Services | 20356 - TRE/TS/Technical Information Management |
| | | 40251 - ASM/CON/Projecten | 20358 - TRE/TS/Facility Services |
| | | 40272 - ASM/CON/Inkoop | 20326 - AMS/MS/Traffic Landzijde |
| | | 40342 - ASM/CON/Utility Services | 40241 - AMS/MS/Manager |
| | 40271 - ASM/Manager | | 40243 - AMS/MS/Planning Coordination Information |
| 40175 - A/Aviation Management | 40190 - AM/Aviation Management | 40180 - AM/Aviation Security Safety | 40245 - AMS/MS/Technical Management Engineering |
| | | 40295 - AM/Aviation Control | 40246 - AMS/MS/Technical Supervision Realisation |
| | | 40296 - AM/General | 40346 - AMS/EFM/Fleetmanagement |
| | | 40203 - AM/HR Aviation | 40347 - AMS/EFM/Garage |
| | | | 40349 - AMS/EFM/Manager |
| | 40172 - AM/Project Schip20lland NIEUW | | |
| | 40219 - AM/Havengelden | | |

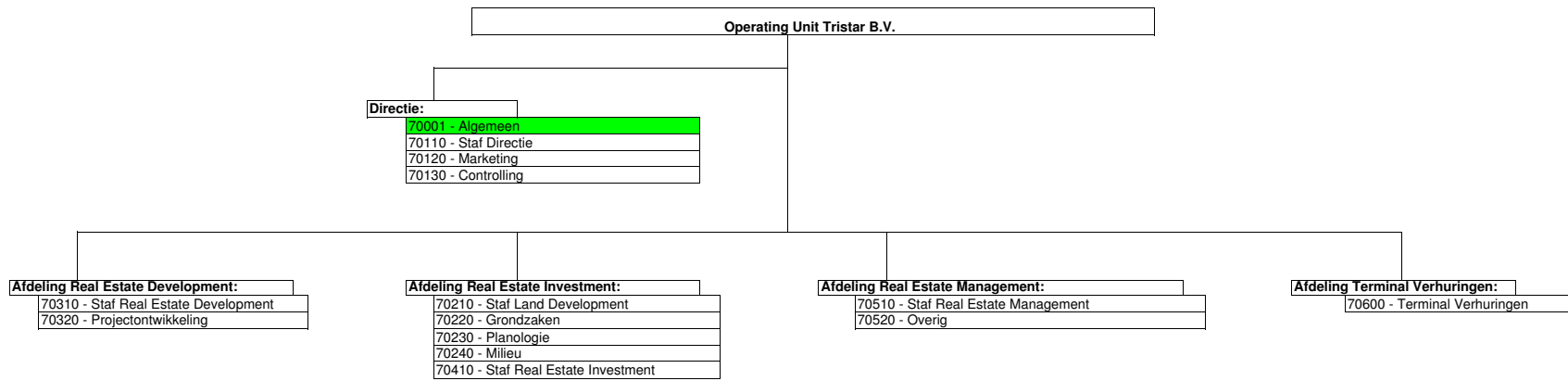
SREBijage2.3

Bijlage 2.3 Organogram Schiphol Real Estate BV

70000 - Schiphol Real Estate

| | |
|--|--|
| 70010 - Directie | 70001 - Algemeen 70110 - Staf Directie 70120 - Marketing 70130 - Controlling |
| 70030 - Real Estate Development | 70310 - Staf Real Estate Development 70320 - Projectontwikkeling |
| 70040 - Real Estate Investment | 70210 - Staf Land Development 70220 - Grondzaken 70230 - Planologie 70240 - Milieu 70410 - Staf Real Estate Investment |
| 70050 - Real Estate Management | 70510 - Staf Real Estate Management 70520 - Overig |
| 70060 - Terminal Verhuringen | 70600 - Terminal Verhuringen |

| Doorbelastingen naar Aviation | Allocatie naar PMC Aviation of Security |
|-------------------------------|---|
| D12/D13 (OU Tristar) | |
| D2b | |
| D2a/D5 | |



- : Kostenplaats waarvan doorbelastingen plaats vinden naar de OU Aviation toe.
- : Alle kostenplaatsen worden gealloceerd maar deze hebben een allocatie naar de PMC Aviation of de PMC Security toe.

Consumersbijlage2.5

Bijlage 2.5 Organogram OU Consumers

30000 - CSR

30100 - DBU

30140 - Consumer Marketing

30305 - Vervallen! New Business Development
 30310 - Vervallen! Commercial Development
 30320 - Vervallen! Marketing Communicatie
 30322 - Marketing

30160 - project KAS
 30170 - Samenwerking AdP
 30200 - DBU
 30206 - Control CA
 30300 - Vervallen! Marketing Intelligence
 30330 - Market Research Intelligence
 30340 - HRM Consumers

30110 - Commercial Services Media

30111 - Commercial Services

30235 - Hospitality Services

30230 - Hospitality
 30240 - Services
 30290 - Staff Travel Services (Vervallen)

30130 - e-Products
 30150 - Marketing
 30215 - Rental Terminal
 30220 - Retail

30222 - Travel Services
 30210 - Staff Commercial Services Media
 30226 - Development
 30250 - Media
 30280 - Dreamport

30269 - Schiphol Parking Mobility Services

30265 - Vervallen! Operatie

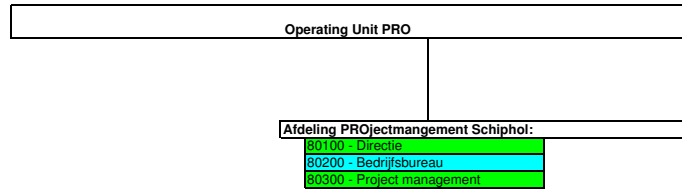
30263 - Vervallen! Kort Parkeren
 30264 - Vervallen! Lang Parkeren
 30270 - STA Products

30260 - Parking Products
 30261 - Parkeermanagement Top
 30262 - Technische Dienst
 30266 - Marketing Sales
 30267 - Vervallen! Productmarketing
 30268 - Operatie

30120 - Consumer International

30209 - Privium

| Doorbelastingen naar Aviation | Allocatie naar PMC Aviation of Security |
|-------------------------------|---|
| | A8 |
| | A9 |
| D7/D8 | |
| | A4 |



80100 - Directie : Kostenplaats waarvan doorbelastingen plaats vinden naar de OU Aviation toe.
80200 - Bedrijfsbureau : Alle kostenplaatsen worden gealloceerd maar deze hebben een allocatie naar de PMC Aviation of de PMC Security toe.
80300 - Project management : Kostenplaats waarvan doorbelastingen plaats vinden naar de OU Aviation toe.

Stavenbijlage2.8

Bijlage 2.8 Organogram OU Staven

10000 - Staven

| | | Doorbelastingen naar Aviation | Allocatie naar PMC Aviation of Security |
|-------------------------------------|---|--|---|
| 10101 - Board of management | 10201 - Board of management | | A5 |
| | 10202 - Board of management (Concernkosten) | | A5 |
| 10102 - Corporate Legal | 10205 - Directiesecretariaat | | A5 |
| | 10210 - Corporate Legal | | A5 |
| | 10212 - Postregistratie | | A5 |
| 10104 - Audit Services | 10215 - Audit Services | | A5 |
| 10105 - HR | 10218 - HR Service Center | 10339 - HR/Service Center | A6 |
| | 10220 - HR Staf | 10319 - HR/Staf/Staven - opleidingen | A6 |
| | | 10320 - HR/Staf/Top | A6 |
| | | 10321 - HR/Staf/Arbeidsvoorwaarden | A6 |
| | | 10322 - HR/Staf/Management Development | A6 |
| | | 10327 - HR/Staf/Beleidszaken Arbo | A6 |
| | | 10349 - D/HR/OPS | A6 |
| | 10221 - HR Collectief | 10255 - HR/Coll/COR | A6 |
| | | 10260 - HR/Coll/OR-Staven | A6 |
| | | 10323 - HR/Coll/Personeelsfaciliteiten | A6 |
| | | 10325 - HR/Coll/Kosten gepensioneerden | A6 |
| | | 10326 - HR/Coll/Gedetacheerden DD | A6 |
| | | 10333 - FLO | A6 |
| | | 10345 - HR/Coll/Personeelsactiviteiten | A6 |
| | 10227 - HR Schiphol College | 10347 - HR/Schiphol College NIEUW | A6 |
| | | 10348 - HR/Schiphol College Overhead NIEUW | A6 |
| | 10228 - Personeelsvoorzieningen | 10332 - AWA-reorganisatie | A6 |
| | | 10334 - WW/Wachtgeld | A6 |
| | | 10335 - Pre-But uitkering 1996 | A6 |
| | | 10336 - Pre-But uitkering 1997 | A6 |
| | | 10337 - AWA-But | A6 |
| | | 10338 - BUT-55+ | A6 |
| 10106 - Communicatie | 10211 - Documentatie Informatie | | A5 |
| | 10230 - Communicatie top | | A5 |
| | 10231 - Foto film | | A5 |
| | 10232 - Projectteam | | A5 |
| | 10233 - Interne Communicatie | | A5 |
| | 10234 - Studio | | A5 |
| 10107 - Corporate Control | 10235 - Corporate Control top | | A5 |
| | 10236 - Reporting control | | A5 |
| | 10237 - Functioneel Beheer | | A5 |
| | 10238 - AO | | A5 |
| | 10239 - BPR | | A5 |
| | 10240 - Accounting House | | A5 |
| 10108 - Corporate Treasury | 10245 - Corporate Treasury top | | A4 |
| | 10246 - Insurance Management | | A5 |
| 10109 - Airport Development | 10250 - Airport Development | | A5 |
| 10110 - FD | 10219 - Facilitaire Diensten | 10341 - FD/Huisvesting | A2/A3 |
| | | 10342 - FD/Diensten | A3 |
| | | 10343 - FD/Facilitair Diensten Centrum | A3 |
| | | 10344 - FD/Top | A3 |
| | | 10346 - FD/Top (oud) | A3 |
| 10111 - OR Staven | | | A5 |
| 10112 - Raad van Commissarissen | 10264 - Raad van Commissarissen | | A5 |
| 10113 - Inkoop | 10261 - Inkoop | | A5 |
| 10114 - Business Development | 10252 - Business Development | 10328 - Top Business Development | A5 |
| | | 10329 - Marketing | A5 |
| | | 10330 - NPD | A5 |
| | | 10331 - Pricing en Corporate Clients | A5 |
| 10117 - Projectkosten | 10285 - Projectkostenplaats | | A5 |
| | 10286 - Six Sigma | | A5 |
| | 10287 - Program Management Office | | A5 |
| | 10288 - Reorganisatie 2009 | | A5 |
| 10121 - Schiphol International Staf | 10290 - Schiphol International Staf | | A1 |

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 kantoorruimte, 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 afdeling | Airside Operations | Airfield Maintenance Serv. | Baggage | Fire Brigade | Capacity Mgt | Marketing & Accountmgt | Passenger Services | Terminal Real Estate | Security | Utility Services | Totaal |
|--|--|----------------------------|---------|--------------|--------------|------------------------|--------------------|----------------------|----------|------------------|----------|
| 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: | $\frac{\text{€ } 500}{\text{€ } 20.000} = 2.5\%$ | | | | | | | | | | |

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 (aanneeme 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 anderer 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 voor toerekening staven en concern | | € 4.400 | € 1.500 | € 5.100 | € 11.000 |
| 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 |
| <u>Doorbelasting D2a OU Aviation - FM Fleetmanagement, voertuigen</u> | 8 |
| <u>Doorbelasting D2b OU Aviation - G garage, onderhoud voertuigen</u> | 9 |
| <u>Doorbelasting D4 OU Aviation - FB Fire Brigade, branddoormeldsysteem</u> | 11 |
| <u>Doorbelasting D7 OU Aviation - US Utility Services, utilities</u> | 12 |
| <u>Doorbelasting D8 OU Aviation - US Utility Services, utiliteitsprojecten</u> | 16 |
| <u>Doorbelasting D10 OU Aviation - AS Airside Support, reiniging parkeerterrein</u> | 17 |
| <u>Doorbelasting D11 OU Aviation - AS Airside Support, reiniging/groenvoorziening</u> | 18 |
| <u>Doorbelasting D13 OU Aviation - VIP Center, VIP faciliteiten</u> | 20 |
| <u>Doorbelasting D15 OU Aviation - AC Access Control, Schipholpassen</u> | 21 |
| <u>Doorbelasting D16 OU Aviation - AC Access Control, Schipholpassen</u> | 23 |
| <u>Doorbelasting D17 OU Aviation - SEC Security, niet SRA gebied</u> | 24 |
| <u>Doorbelasting D18 OU Aviation - TRE Terminal Real Estate, gebruik terminal</u> | 26 |
| <u>Doorbelasting D19 OU Aviation - US Utility Services, energiebelasting</u> | 33 |
| <u>Doorbelasting D20 OU Aviation - US Utility Services, onderhoud installaties</u> | 35 |
| <u>Doorbelasting D21 OU Aviation - BG Bagage, BIG security</u> | 36 |
| <u>Doorbelasting D22 OU Aviation - C Capacity Management, proefdraaiplaats</u> | 38 |
| <u>Doorbelasting D23 OU Aviation - C Capacity Management, beleidsadviezen</u> | 39 |
| 3.2 DOORBELASTINGEN OU CONSUMERS..... | 40 |
| <u>Doorbelasting D7 OU Consumers - Consumer Products, parkeerterrein</u> | 41 |
| <u>Doorbelasting D8 OU Consumers - Consumer Products, parkeren</u> | 42 |
| 3.3 DOORBELASTINGEN OU SRE EN SRE DEELNEMINGEN..... | 43 |
| 3.3.1 DOORBELASTINGEN OU SRE..... | 44 |
| <u>Doorbelasting D2a OU SRE - Terminal Verhuringen, m² sleutel</u> | 44 |
| <u>Doorbelasting D2b OU SRE – Real Estate investments, verhuur vastgoed</u> | 45 |
| <u>Doorbelasting D5 OU SRE - Terminal Verhuringen, huurders aanpassingen</u> | 46 |
| 3.3.2 DOORBELASTINGEN OU TRISTAR BV..... | 47 |
| <u>Doorbelasting D12 OU Tristar BV – Directie, gebouwhuur</u> | 47 |
| <u>Doorbelasting D13 OU Tristar BV – Directie, huur parkeerplaatsen</u> | 48 |
| 3.4 DOORBELASTINGEN OU ICT..... | 49 |
| 3.5 DOORBELASTINGEN OU PRO..... | 50 |
| <u>Doorbelasting D1 OU PRO – PROjectmanagement, uren</u> | 51 |
| <u>Doorbelasting D2 OU PRO - PROjectmanagement, exploitatieresultaat</u> | 52 |
| 3.6 DOORBELASTINGEN OU STAVEN..... | 53 |
| 3.7 DOORBELASTINGEN DEELNEMINGEN ALLIANCES & PARTICIPATIONS..... | 54 |
| <u>Doorbelasting D1 OU Schiphol Telematics - connectivity diensten</u> | 55 |
| 3.8 DOORBELASTINGEN DEELNEMINGEN AVIATION..... | 58 |
| <u>Doorbelasting D1 Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) - karrenregulatie</u> | 59 |
| <u>Doorbelasting D2 Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) - security werkzaamheden</u> | 60 |
| <u>Doorbelasting D3 Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) - BIG</u> | 61 |

Verwijderd: ¶

| | |
|--|-----|
| ¶ | |
| ¶ | |
| ¶ | |
| ¶ | |
| ¶ | |
| ¶ | |
| ¶ | |
| 3. Doorbelastingen | 5¶ |
| 3.1 DOORBELASTINGEN OU AVIATION | 5¶ |
| Doorbelasting D1 OU Aviation - HR Aviation, detachering | 7¶ |
| Doorbelasting D2a OU Aviation - FM Fleetmanagement, voertuigen | 8¶ |
| Doorbelasting D2b OU Aviation - G garage, onderhoud voertuigen | 9¶ |
| Doorbelasting D3 OU Aviation - ADI, Kaagbaantunnel | 10¶ |
| Doorbelasting D4 OU Aviation - FB Fire Brigade, branddoormeldsysteem | 11¶ |
| Doorbelasting D7 OU Aviation - US Utility Services, utilities | 12¶ |
| Doorbelasting D8 OU Aviation - US Utility Services, utiliteitsprojecten | 16¶ |
| Doorbelasting D10 OU Aviation - AS Airside Support, reiniging parkeerterrein | 17¶ |
| Doorbelasting D11 OU Aviation - AS Airside Support, reiniging/groenvoorziening | 18¶ |
| Doorbelasting D13 OU Aviation - VIP Center, VIP faciliteiten | 20¶ |
| Doorbelasting D15 OU Aviation - AC Access Control, Schipholpassen | 21¶ |
| Doorbelasting D16 OU Aviation - AC Access Control, Schipholpassen | 23¶ |
| Doorbelasting D17 OU Aviation - SEC Security, niet SRA gebied | 24¶ |
| Doorbelasting D18 OU Aviation - TRE Terminal Real Estate, gebruik terminal | 26¶ |
| Doorbelasting D19 OU Aviation - US Utility Services, energiebelasting | 32¶ |
| Doorbelasting D20 OU Aviation - US Utility Services, onderhoud installaties | 34¶ |
| Doorbelasting D21 OU Aviation - BG Bagage, BIG security | 35¶ |
| Doorbelasting D22 OU Aviation - C Capacity Management, proefdraaiplaats | 37¶ |
| Doorbelasting D23 OU Aviation - C Capacity Management, beleidsadviezen | 38¶ |
| 3.2 DOORBELASTINGEN OU CONSUMERS | 39¶ |
| Doorbelasting D7 OU Consumers - Consumer Products, parkeerterrein | 41¶ |
| Doorbelasting D8 OU Consumers - Consumer Products, parkeren | 42¶ |
| 3.2 DOORBELASTINGEN OU CONSUMERS | 40¶ |
| Doorbelasting D7 OU Consumers - Consumer Products, parkeerterrein | 41¶ |
| Doorbelasting D8 OU Consumers - Consumer Products, parkeren | 42¶ |

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 |
| 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 & Fleetmanagement/FM Fleetmanagement | SDBV en Cargonaut |
| D2b | 1 | Onderhoud voertuigen | 40347 | AMS Airfield Maintenance | Rotterdam Airport BV en NV luchthaven Lelystad |

Verwijderd: D3

... [2]

| Nr. | Reden | Soort | Kpl. OU Aviation | Naam afdeling | Ontvangende OU |
|-----|-------|---|------------------|---|---|
| | | | | Services/EFM Equipment & Fleetmanagement/G Garage | |
| D20 | 4 | Onderhoud | 40344 | US Utility Services/I Instandhouding | OU Consumers, diverse OU's |
| D16 | 4 | Passen/autori- saties 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 |

Verwijderd: D1

... [3]

**Verwijderd: 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 geadministreerd in loonadministratie en grootboek en worden maandelijks doorbelast.

Beheerder:
Controller van OU Aviation

Doorbelasting D2a OU Aviation - FM Fleetmanagement, voertuigen

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

**Aan: Kostenplaats 90210 Schiphol Dienstverlening BV (dochteronderneming)
Cognos nr. 507 Cargonaut BV (deelneming)**

Verwijderd: IC bedrijf 908

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 feitelijke gebruik (in uren) doorberekend.

Beheerder:

Controller van de afdeling Airfield Maintenance Services

Doorbelasting D2b OU 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 bedrijfsbatens intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelastingen:

Integrale kostprijs: directe 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

Verwijderd:

**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 vrachtarealen 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 doorbelasten:
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 ... [4])

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 911 Airport Real Estate Basisfonds CV

Verwijderd: 707

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 doorbelasting is gebaseerd op een marktconform tarief (abonnementskosten) voor de aansluiting op het branddoormeldsysteem. Dit tarief is hoger dan de integrale kostprijs. Derhalve wordt een marge gemaakt op deze activiteit.

Verwijderd: werkelijke kosten

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

Verwijderd: 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.

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. Inkoop van elektriciteit door US vindt hoofdzakelijk plaats tegen een basis tarief en voor slechts een heel klein deel piektarief; voor de afnemers is niet te bepalen wie nu precies de piek veroorzaakt, dus is gekozen voor een gemiddelde prijs per 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. |
| Vuilwater inzameling & transport | Afvoer via vuilwaternet 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 vuilwaternet 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 doorbelastingen)

| | |
|---|---|
| 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 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 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 |

* De levering (en transport) van utilities (elektriciteit, gas, (vuil)water), met betrekking tot het Schipholgebouw wordt gefactureerd aan Airport Property Management BV (APM). Deze kosten worden door APM in rekening gebracht bij de centrale stafafdeling facilitaire dienst. Vervolgens worden deze kosten toegerekend naar de gebruikers volgens allocatiesleutel A2 OU Staven en OU Concern (met dezelfde methodiek als de huurkosten).

Beheerder:
Controller van de afdeling Utility Services

Doorbelasting D8 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 en 40228 AO Airside Operations/AS Airside Support en SGB Sneeuw- en Gladheidsbestrijding

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. De doorbelasting aan OU Aviation betreft activiteiten met betrekking tot reiniging, groenvoorziening en sneeuw- en gladheidsbestrijding van de landzijdige infrastructuur.

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 gecalculeerde 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 afhankelijk van de wensen van de huurder. Onafhankelijk van de bezetting van de SRE gebouwen worden er werkzaamheden uitgevoerd en doorbelast aan SRE met betrekking tot reiniging en groenvoorziening. 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.

Sneeuw en gladheidsbestrijding

De kosten voor sneeuw en gladheidsbestrijding zijn deels afhankelijk van de weersomstandigheden. Doorbelasting aan OU Aviation voor deze werkzaamheden betreffende de landzijdige infrastructuur is daarom voor een deel gebaseerd op de werkelijke variabele kosten. Vaste kosten (materieel, opslagen voor overhead) worden gedekt middels een vast bedrag.

Het doorbelaste bedrag is gebaseerd op de integrale kostprijs. Hierin worden de kosten van al het betreffende materieel meegenomen, inclusief de betreffende voertuigen die door Fleetmanagement worden gealloceerd aan Airside Operations.

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.

Sneeuw en gladheidbestrijding: vast bedrag; wordt één maal per jaar vooraf vastgesteld (budgettering); variabel bedrag is afhankelijk van de feitelijke inzet en wordt achteraf (indien inzet) vastgesteld en doorberekend.

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 Acces 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. Deze kosten hebben betrekking op de voorzieningen die Schiphol ter beschikking stelt aan de overheid voor afhandeling van immigratie- en douane activiteiten. Dit betreft de ruimte en de vaste inrichtingselementen zoals de balies en doorgangspoorten. 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)

SRA*) critical part (gates)
SRA (airside, bagagekelders)
Terminal & technische zones
Openbare zones

zwaarte van maatregelen

Zeer Hoog
Hoog
Midden
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 en de surveillance op parkeerterreinen, 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. De beveiligingsmaatregelen worden uitgevoerd in de niet SRA lounges en -piers. De gebruikers van het gehele Terminalcomplex profiteren mee van deze maatregelen, en krijgen middels deze toerekening ook de kosten toegerekend.
- 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).
- De kosten welke op basis van de m² verdeling worden toegerekend aan de PMC Aviation (volgens 2^o en 3^o punt hierboven), worden op grond van de Wet Luchtvaart toegerekend aan de PMC Security (beveiligingsactiviteiten).

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

Doorbelasting = Integrale kostprijs: 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 beveiligings-medewerkers 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
Kostenplaats 20360 Terminal Real Estate /ISM/Operational Equipment

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

Verwijderd:

Verwijderd:

Verwijderd: /

Met opmaak: Nederlands
(standaard)

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 verbouwingen 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.

Specifieke kosten welke gemaakt worden voor Non-Aviation activiteiten in het terminalcomplex, zoals kosten voor aanbrengen en schoonmaak van reclameobjecten, worden gedragen door de betreffende Non-Aviation activiteit en maken geen onderdeel uit van deze toerekening.

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 m²'s 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. Dit betekent de facto dat de kosten van deze ruimten worden toegerekend naar de PMC's naar rato van hun gebruik van het verhuurbare oppervlak in het betreffende gebouwdeel. Indien sprake is van dergelijke ruimten (die niet tot het verhuurbare oppervlak behoren) die dedicated worden gebruikt door luchtvaartactiviteiten dan wel niet luchtvaartactiviteiten, dan worden deze dedicated toegerekend.
- Alle ruimten binnen het verhuurbare oppervlak worden toegerekend aan een PMC op basis van feitelijk gebruik.
- Uittrolbare winkels worden toegerekend in de uitgerolde toestand.
- Aan etalages, open winkelpuien en balies wordt één extra strekkende meter vloeroppervlak toegerekend. Dit geldt ook voor uittrolbare winkels. Bij gesloten puien, dat wil zeggen blinde wanden, geldt deze regel niet. De extra meter bij etalages en open puien wordt gebruikt door winkelend publiek en winkels in het kader van de niet-luchtvaartactiviteit.
- Voor reclame objecten op een smalle voet, wordt het m² gebruik gemeten op 1.50 m hoogte.
- Het vloeroppervlak in gebruik door personeel om hun kantoor in terminal West te bereiken (aankomst 3), winkelbevoorrading en voor planten en staande kunstuitingen is niet vast te leggen in de PMC tekeningen van de terminal. Om dit gebruik niet (geheel) toe te rekenen aan luchtvaartactiviteiten wordt een forfaitaire (éénmalig te bepalen) korting toegepast op de aan luchtvaartactiviteiten toerekenbare vierkante meters. De korting wordt berekend op basis van daadwerkelijk gebruik en geldt voor de hele geldigheidsduur van het Toerekeningsstelsel (zie bijlage 7 Forfaitaire vaststelling m² correcties Terminal complex)

- 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. Met deze correctie wordt ook een evenredig deel van de gemeenschappelijke (gebouwgebonden) ruimten minder toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Het aandeel van deze specifieke passanten wordt vastgesteld op basis van marktonderzoek door de afdeling Market Research (zie beschrijving A8 OU Consumers).
- Expeditieruimten in het terminalcomplex worden gebruikt voor niet luchtvaartactiviteiten en op grond daarvan toegerekend aan niet luchtvaartactiviteiten.
- Ruimtes welke zijn gereserveerd voor permanent gebruik van Non-Aviation worden toegerekend aan Non-Aviation.

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. Dit betreft uitsluitend activa in eigendom van Schiphol. Instandhouding van activa in eigendom van derden is altijd voor rekening van deze derden. Deze afdeling voert ook werkzaamheden uit ten behoeve van ICT activa in het Terminalcomplex. De werkzaamheden betreffen eerste lijn storingsafhandeling aan Qutec telefoons, onderhoud aan monitoren van het regiecentrum en onderhoud aan werkplekken van het regiecentrum. De werkelijke kosten voor deze werkzaamheden worden doorbelast door aan de OU ICT. Tenslotte voert de afdeling werkzaamheden uit ten behoeve van bijvoorbeeld liften in parkeergarages. De werkelijke kosten voor deze werkzaamheden worden doorbelast door aan de Consumers.

Met opmaak:

Inspringing: Links: 0,63 cm,
Met opsommingstekens +
Niveau: 1 + Uitgelijnd op:
1,88 cm + Tab na: 2,52 cm +
Inspringing op: 2,52 cm, Tabs:
1,27 cm, Tab weergeven +
Niet op 2,52 cm

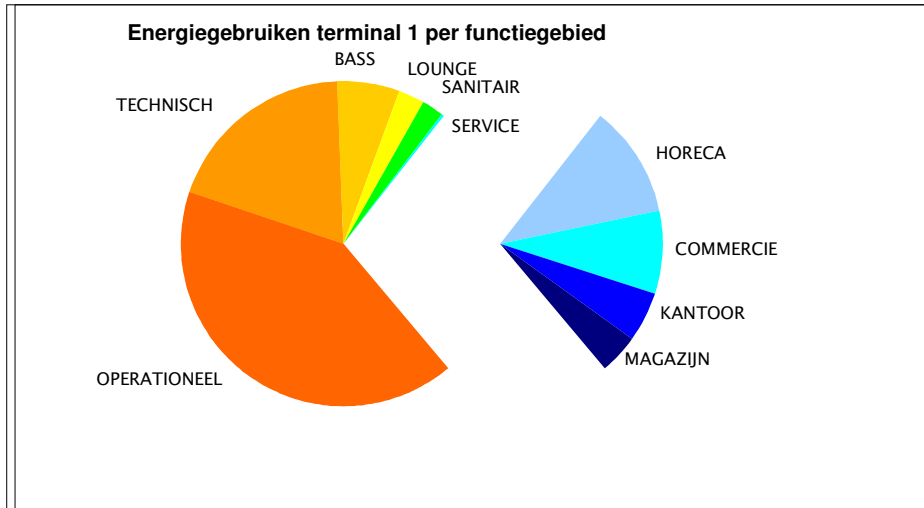
Kosten voor levering en transport van energie (gas en elektra):

- 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, Commercie, 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.

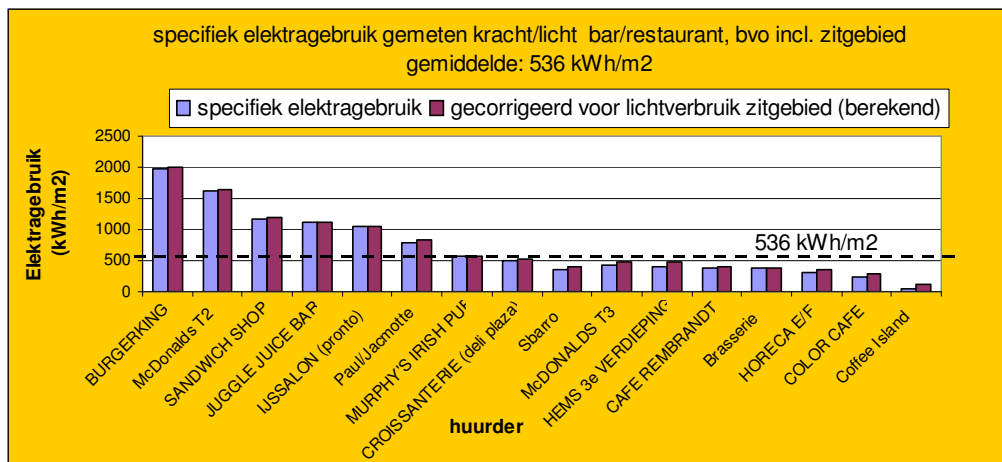
Het vaststellen van deze energiehoeveelheden vindt plaats deels op basis van metingen en deels op basis van berekeningen. De combinatie van metingen en berekeningen bestaat uit de volgende elementen:
 - Nutsmeterstanden van de afrekenmeters die op diverse locaties in de Terminal zijn gebracht, die geven 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 geïkht 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. Op de referentiepunten wordt het verbruik continu gemeten. Maandelijks wordt hierover gerapporteerd. De energiehoeveelheid per functiegebied wordt, ten behoeve van de toerekening, jaarlijks aangepast op basis van deze metingen. Een voorbeeld hiervan 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.

Voorbeeld voor vertaling functiegebieden in PMC's (m² stand 1 juli 2005 (toerekening 2006)):

| Funciegebied | PMC | Aviation | Security | Concessies | Reclame | Verhuringen | Parkeren | Vert. Verkeer | Technisch |
|-----------------------|-----|----------|----------|------------|---------|-------------|----------|---------------|-----------|
| Bagage | | 100% | | | | | | | |
| Commercie | | | | 100% | | | | | |
| Commercie reclame | | | | | 100% | | | | |
| Gate | | 100% | | | | | | | |
| Gate Security | | | 100% | | | | | | |
| Horeca | | | | 100% | | | | | |
| Kantoor | | | | 0% | | 100% | | | |
| Lounge | | 16% | | 2% | | 83% | | | |
| Magazijn | | 0% | | 1% | | 99% | | | |
| Operationeel | | 73% | | 2% | | 17% | | 7% | 1% |
| Operationeel Security | | | 100% | | | | | | |
| Sanitair | | 31% | 1% | 6% | | 56% | | | 6% |
| Service | | 16% | | 2% | | 82% | | | |
| Technisch | | 0% | | 0% | | 9% | | 0% | 90% |
| Technisch parkeren | | | | | | | 100% | | |
| Overig | | 100% | | | | | | | |

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. Voor de toerekening van water wordt niet dezelfde methodiek gehanteerd als voor elektriciteit en gas. Waterverbruik van het terminalcomplex betreft een aanzienlijk lagere kostenpost. Bovendien wordt er op waterverbruik veel minder gestuurd door overheid én door Schiphol, wat betekent dat er ook veel minder informatie beschikbaar is; toerekening zoals bij elektriciteit en gas is daarom niet mogelijk voor water.

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.

Kosten doorbelasting van werkzaamheden aan ICT activa en ten behoeve van andere
bedrijfsonderdelen vindt plaats op basis van werkelijk gemaakte 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 komt 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.

Per WOZ beschikking hoeft slechts 1 keer de volledige staffel doorlopen te worden. De eerste staffel (tot 10.000 kWh) kost € 0,0716 per kWh en dit tarief wordt elke staffel lager. Tot en met het jaar 2006 was het verbruik boven de 10.000.000 kWh vrijgesteld van energiebelasting. In 2007 is deze vrijstelling komen te vervallen. Het tarief voor het verbruik boven de 10.000.000 kWh is echter slechts € 0,0005.

Schiphol Group heeft drie WOZ beschikkingen, Schiphol Real estate (SRE), Airport Property Management (APM) en Overig. Binnen 'Overig' vallen onder meer het terminalcomplex, het luchtzijdig terrein en parkeren. De drie WOZ beschikkingen hebben een energieverbruik dat de bovengrens van 10.000.000 kWh overschrijdt. Het bedrag aan energiebelasting dat door Schiphol Group wordt betaald is gelijk aan drie maal het bedrag voor een WOZ beschikking plus voor het meerdere aan kWh (> 30.000.000) het bovenbeschreven lage tarief per kWh.

De kosten van de energiebelasting worden op de volgende wijze toegerekend aan de gebruikers:

1. Het totale bedrag aan energiebelasting wordt eerst toegerekend aan de drie WOZ beschikkingen SRE, APM en 'Overig'. Het toegerekende bedrag voor elk is gelijk aan het bedrag voor een WOZ beschikking plus het aandeel van elk in de kosten voor de kWh boven de 30.000.000 kWh. Dit aandeel wordt bepaald op basis van het aantal kWh van SRE, APM en 'Overig' boven de 10.000.000 kWh.
2. Voor de groep 'Overig' wordt vervolgens het toe te rekenen bedrag aan energiebelasting voor de verschillende gebruikers binnen deze groep bepaald op basis van het kWh aandeel in deze groep.

De kWh aantallen die als basis voor deze toerekening worden gebruikt zijn gebaseerd op het budget voor het betreffende jaar.

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) 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 bagage (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 verslaglegging, 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 doorbelasten:

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.

De door de OU Staven gebruikte parkeerplaatsen op P 22 worden doorbelast aan de OU Staven. De overige plaatsen worden gebruikt voor verhuur aan derden (Aviport, rechtstreekse verhuur aan bezoekers diverse gebouwen).

Verwijderd: Het totaal aantal

Verwijderd: is 302. Hiervan

Verwijderd: er 190

Verwijderd: 112

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 bevoegdheden 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 bevoegdheden 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 | | | | | |
| D2a | 2 | Verhuur vastgoed | 70600 | Terminal Verhuringen / Terminal Verhuringen | OU staven |
| D2b | 2 | Verhuur vastgoed | 70410 | Real Estate investments | Aviation |
| D5 | 2 | Werkzaamheden specifieke huurdersvoorzieningen/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_a 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 kostentoe rekening 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 D2b OU SRE – Real Estate investments, verhuur vastgoed

Van: Kostenplaats 70410 Real Estate investments

Aan: PMC Aviation en PMC Security

Beschrijving doorbelasting:

Deze doorbelasting van Real Estate investments voor de gehuurde ruimten in Gebouw 72, Triport, ACC gebouw, Skyport en Transview naar de PMC's Aviation en Security betreft toerekening van ruimten die worden gebruikt door interne partijen, zoals kantoorruimten die in gebruik zijn bij Schiphol medewerkers. Doorbelasting vindt direct plaats aan de eindgebruikers en niet via de Facilitaire dienst, zoals voor de overige door Schiphol Group gebruikte gebouwen wel gebeurt.

Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

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.

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 bedrijfsbatens intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelastingen:

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 m²s 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 bedrijfsbaten intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

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 doorbelasten 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 |

Verwijderd: D2

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 storingen.
- *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 abonnementstarief 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.

Verwijderd: 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/verslaggevingtechnisch h¶

¶
Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:¶
350095 Overige bedrijfsbaten 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¶

.. ¶ ... [6]

3.8 Doorbelastingen deelnemingen Aviation

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

| Nr. | Reden | Soort | Van: kostenplaats | Naam | Ontvangende OU |
|-----|-------|--|--|-----------------------------|----------------|
| D1 | 1 | Karren regulatie & Lost & Found van SDBV | 90200 90210 90220 | Schiphol Dienstverlening BV | OU Aviation |
| D2 | 1 | Beveiligingstaken van SDBV | 90200 90210 90220 | Schiphol Dienstverlening BV | OU Aviation |
| D3 | 1 | Detachering van bagagepersoneel | 90200 90210 90220 | Schiphol Dienstverlening BV | OU Aviation |

Verwijderd: IC bedrijf

Verwijderd: 908

Verwijderd: 908

Verwijderd: 908

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: kostenplaats 90200/10/20 SDBV *

Verwijderd: IC bedrijf 908

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/verslaggevingtechnisch

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 winsttopslag (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: kostenplaats 90200/10/20 SDBV *

Verwijderd: IC bedrijf 908

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/verslaggevingtechnisch

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 winststopslag. 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: kostenplaats 90200/10/20, SDBV *

Verwijderd: IC bedrijf 908

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/verslaggevingtechnisch

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.

3. Doorbelastingen 5

| | |
|--|----|
| 3.1 Doorbelastingen OU Aviation | 5 |
| Doorbelasting D1 OU Aviation - HR Aviation, detachering | 7 |
| Doorbelasting D2a OU Aviation - FM Fleetmanagement, voertuigen | 8 |
| Doorbelasting D2b OU Aviation - G garage, onderhoud voertuigen..... | 9 |
| Doorbelasting D3 OU Aviation - ADI, Kaagbaantunnel..... | 10 |
| Doorbelasting D4 OU Aviation - FB Fire Brigade, branddoormeldsysteem..... | 11 |
| Doorbelasting D7 OU Aviation - US Utility Services, utilities | 12 |
| Doorbelasting D8 OU Aviation - US Utility Services, utiliteitsprojecten..... | 16 |
| Doorbelasting D10 OU Aviation - AS Airside Support, reiniging parkeerterrein .. | 17 |
| Doorbelasting D11 OU Aviation - AS Airside Support, reiniging/groenvoorziening | 18 |
| Doorbelasting D13 OU Aviation - VIP Center, VIP faciliteiten | 20 |
| Doorbelasting D15 OU Aviation - AC Access Control, Schipholpassen | 21 |
| Doorbelasting D16 OU Aviation - AC Access Control, Schipholpassen | 23 |
| Doorbelasting D17 OU Aviation - SEC Security, niet SRA gebied | 24 |
| Doorbelasting D18 OU Aviation - TRE Terminal Real Estate, gebruik terminal .. | 26 |
| Doorbelasting D19 OU Aviation - US Utility Services, energielasting | 32 |
| Doorbelasting D20 OU Aviation - US Utility Services, onderhoud installaties | 34 |
| Doorbelasting D21 OU Aviation - BG Bagage, BIG security..... | 35 |
| Doorbelasting D22 OU Aviation - C Capacity Management, proefdraaiplaats | 37 |
| Doorbelasting D23 OU Aviation - C Capacity Management, beleidsadviezen | 38 |
| 3.2 Doorbelastingen OU Consumers | 39 |
| Doorbelasting D7 OU Consumers - Consumer Products, parkeerterrein..... | 40 |
| Doorbelasting D8 OU Consumers - Consumer Products, parkeren | 41 |
| 3.3 Doorbelastingen OU SRE en SRE deelnemingen | 42 |
| 3.3.1 Doorbelastingen OU SRE..... | 43 |
| Doorbelasting D2 OU SRE - Terminal Verhuringen, m ² sleutel | 43 |
| Doorbelasting D5 OU SRE - Terminal Verhuringen, huurders aanpassingen | 44 |
| 3.3.2 Doorbelastingen OU Tristar BV | 45 |
| Doorbelasting D12 OU Tristar BV – Directie, gebouwhuur | 45 |
| Doorbelasting D13 OU Tristar BV – Directie, huur parkeerplaatsen | 46 |
| 3.4 Doorbelastingen OU ICT..... | 47 |
| 3.5 Doorbelastingen OU PRO..... | 48 |
| Doorbelasting D1 OU PRO – PROjectmanagement, uren..... | 49 |
| Doorbelasting D2 OU PRO - PROjectmanagement, exploitatieresultaat | 50 |
| 3.6 Doorbelastingen OU Staven | 51 |
| 3.7 Doorbelastingen deelnemingen Alliances & Participations | 52 |

| | |
|--|----|
| Doorbelasting D1 OU Schiphol Telematics - connectivity diensten..... | 53 |
| Doorbelasting D2 OU Dartagnan - detachering | 55 |
| 3.8 Doorbelastingen deelnemingen Aviation..... | 56 |
| Doorbelasting D1 Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) - karrenregulatie | 57 |
| Doorbelasting D2 Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) - security werkzaamheden | 58 |
| Doorbelasting D3 Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) - BIG..... | 59 |

Pagina 5: [2] Verwijderd Fransen_B 07/10/2009 10:31 AM

| | | | | | |
|----|---|-------------------------|-------|--|------------------|
| D3 | 4 | Gebruik Kaagbaan-tunnel | 40233 | C Capacity Management/ADI Analysis, Development & Implementation | SRE, OU Aviation |
|----|---|-------------------------|-------|--|------------------|

Pagina 6: [3] Verwijderd Fransen_B 07/10/2009 10:21 AM

| | | | | | |
|----|---|--------------------------|-------|--|----------------------|
| D1 | 1 | Gedetacheerde medewerker | 40203 | AM Staven/AM Aviation Management/HR Aviation | Rotterdam Airport BV |
|----|---|--------------------------|-------|--|----------------------|

Pagina 10: [4] Verwijderd Fransen_B 07/10/2009 10:31 AM

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 bedrijfsbatens intercompany

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

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

| Pagina 54: [5] Verwijderd | | Fransen_B | | 06/10/2009 2:39 PM | |
|---------------------------|---|-------------|-----|--------------------|--------|
| D | 1 | Detachering | 801 | Dartagnan | OU ICT |
| 2 | | medewerkers | | | |

| Pagina 57: [6] Verwijderd | | Fransen_B | | 21/09/2009 2:46 PM | |
|---------------------------|--|-----------|--|--------------------|--|
|---------------------------|--|-----------|--|--------------------|--|

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 bedrijfsbaten 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.

Bijlage 4: Allocaties per kostenplaats

In deze bijlage worden de details van de allocaties per kostenplaats beschreven. De beschrijving beperkt zich tot de allocaties die direct of indirect effect hebben op de toerekening van activa, kosten en opbrengsten naar luchtvaartactiviteiten.

Bij elke kostenplaats wordt onder meer beschreven welke soort opbrengsten op de kostenplaats worden verantwoord. Op een aantal kostenplaatsen is sprake van 'opbrengsten uit activering van interne uren en/of bouwrente in verband met projecten die leiden tot een activum'. Deze opbrengsten komen voort uit de wijze waarop de activering boekhoudkundig wordt verwerkt. De kosten van salarissen en de financieringslasten worden in eerste instantie in de exploitatie verantwoord. Om de kosten van activeerbare uren en de bouwrente vervolgens uit de exploitatie te boeken en te kunnen activeren wordt in de exploitatie een opbrengst geboekt en op de balans worden de activeerbare kosten geboekt. In de exploitatie resulteert zodoende het saldo aan personeelskosten of financieringslasten dat direct in de exploitatie moet worden verantwoord.

| | |
|--|-----------|
| 4. Allocaties | 4 |
| 4.1 ALLOCATIES OU AVIATION | 4 |
| <i>Allocatiesleutel A1 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Aviation</i> | <i>5</i> |
| <i>Kostenplaatsen van de afdeling Airside Operations – A1a – 100% PMC Aviation</i> | <i>5</i> |
| <i>Kostenplaatsen van de afdeling Airfield Maintenance Services/Maintenance Services – A1b – 100% PMC Aviation</i> | <i>7</i> |
| <i>Kostenplaatsen van de afdeling Bagage – A1c – 100% PMC Aviation</i> | <i>9</i> |
| <i>Kostenplaatsen van de afdeling Fire Brigade – A1d – 100% PMC Aviation</i> | <i>11</i> |
| <i>Kostenplaatsen van de afdeling Capacity Management – A1e – 100% PMC Aviation</i> | <i>14</i> |
| <i>Kostenplaatsen van de afdeling Marketing & Accountmanagement – A1g – 100% PMC Aviation</i> | <i>16</i> |
| <i>Kostenplaatsen van de afdeling Passenger Services – A1h – 100% PMC Aviation</i> | <i>17</i> |
| <i>Kostenplaatsen van de afdeling Aviation Management – A1i – 100% PMC Aviation</i> | <i>19</i> |
| <i>Allocatiesleutel A2 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Aviation voor Terminal Real Estate</i> | <i>20</i> |
| <i>Kostenplaatsen van de afdeling Terminal Real Estate – A2a – 100% PMC Aviation</i> | <i>20</i> |
| <i>Allocatiesleutel A3 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Security</i> | <i>23</i> |
| <i>Kostenplaatsen van de afdeling Security – A3a – 100% PMC Security</i> | <i>23</i> |
| <i>Kostenplaats van Aviation Security & Safety – A3b – 100% PMC Security</i> | <i>25</i> |
| <i>Allocatiesleutel A4 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Utilities</i> | <i>26</i> |
| <i>Kostenplaatsen van de afdeling Utility Services – A4a – 100% Utilities</i> | <i>26</i> |
| <i>Allocatiesleutel A5 OU Aviation – verkeerstellingen</i> | <i>28</i> |
| <i>Kostenplaatsen van de afdeling Passenger Services/Bereikbaarheid – A5a – Gedeelde sleutel Verkeerstellingen</i> | <i>28</i> |
| <i>Allocatiesleutel A6 OU Aviation – opbrengsten</i> | <i>31</i> |
| <i>Kostenplaats van Aviation Management – A6a – Havengelden 100% PMC Aviation en Security Service Charge 100% PMC Security</i> | <i>31</i> |
| <i>Allocatiesleutel A7 OU Aviation – FTE</i> | <i>32</i> |
| <i>Kostenplaatsen van de afdeling Passenger Services – Management, Customer Services & Information en Flow Control – A7a– Gedeelde sleutel FTE</i> | <i>32</i> |
| <i>Kostenplaatsen van de afdeling Aviation Management – A7b – Gedeelde sleutel obv personeelskosten PMC Aviation & Security</i> | <i>34</i> |
| <i>Kostenplaatsen van de afdeling Asset Management – A7c – Gedeelde sleutel obv verzamelde kosten PMC Aviation & Security</i> | <i>36</i> |

| | |
|--|-----------|
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Security, Safety & Environment – A7d – Gedeelde sleutel obv PMC Aviation & Security.....</u> | <u>37</u> |
| <u>Allocatiesleutel A8 OU Aviation – Investeringsprojecten.....</u> | <u>38</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Design & Review - A8a - Gedeelde sleutel Investeringsprojecten</u> | <u>38</u> |
| <u>Kostenplaats van afdeling Passenger Services – A8b – Gedeelde sleutel investeringsprojecten..</u> | <u>40</u> |
| <u>Allocatiesleutel A9 OU Aviation – Registratie diverse activiteiten.....</u> | <u>41</u> |
| <u>Kostenplaats van afdeling Passenger Services – Flow Control – A9a – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten.....</u> | <u>41</u> |
| <u>Kostenplaats van afdeling Passenger Services – Customer Services Information – A9b – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten.....</u> | <u>42</u> |
| <u>Kostenplaats van afdeling Aviation Manager – Safety & Environment Officer – A9c – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten.....</u> | <u>43</u> |
| <u>Kostenplaats van afdeling Security – CPS Company Public Security – A9d- Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten.....</u> | <u>44</u> |
| <u>Kostenplaats van afdeling Passenger Services –Inlichtingen– A9e – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten.....</u> | <u>45</u> |
| <u>Allocatiesleutel A10 OU Aviation – Gedeelde sleutels m²'s van het Terminalcomplex (A10).....</u> | <u>46</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Terminal Real Estate - A10a.....</u> | <u>46</u> |
| <u>Allocatiesleutel A11 OU Aviation – Ongedeelde activa: 100% PMC Aviation of 100% PMC Security.....</u> | <u>50</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Bagage – A11a – 100% PMC Aviation of 100% PMC Security ..</u> | <u>50</u> |
| <u>Allocatiesleutel A12 OU Aviation.....</u> | <u>51</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Airfield Maintenance Services/Equipment & Fleetmanagement – A12a – Gedeelde sleutel op basis van gebruik wagenpark.....</u> | <u>51</u> |
| 4.2 ALLOCATIES OU CONSUMERS..... | 53 |
| <u>Allocatiesleutel A4 OU Consumers – Gedeelde sleutel kosten luchtvaartactiviteiten.....</u> | <u>54</u> |
| <u>Kostenplaats van Privium – A4 – Gedeelde sleutel kosten luchtvaartactiviteiten.....</u> | <u>54</u> |
| <u>Allocatiesleutel A8 OU Consumers – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten.....</u> | <u>55</u> |
| <u>Kostenplaats van Market Research – A8 – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten.....</u> | <u>55</u> |
| <u>Allocatiesleutel A9 OU Consumers – Gedeelde combinatiesleutels afhankelijk van kostensoort: opbrengsten, FTE en registratie diverse activiteiten.....</u> | <u>56</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling E-Products – A9 Gedeelde combinatiesleutels afhankelijk van kostensoort: opbrengsten, FTE en registratie diverse activiteiten.....</u> | <u>56</u> |
| 4.3 ALLOCATIES OU SRE EN SRE DEELNEMINGEN..... | 58 |
| 4.4 ALLOCATIES OU ICT..... | 60 |
| 4.5 ALLOCATIES OU PRO..... | 63 |
| 4.6 ALLOCATIES OU STAVEN + OU CONCERN..... | 64 |
| <u>Allocatiesleutel A1 OU Staven – 100% directe toewijzing aan PMC Buitenlandse deelnemingen.....</u> | <u>65</u> |
| <u>Kostenplaats van Schiphol International Staf – A1 – 100% PMC Buitenlandse deelnemingen.....</u> | <u>65</u> |
| <u>Allocatiesleutel A2 OU Staven Facilitaire Dienst, Huurkosten – gedeelde sleutel zie in tekst.....</u> | <u>66</u> |
| <u>Kostenplaats van Facilitaire Dienst, Huisvesting & Diensten – A2 – gedeelde sleutel.....</u> | <u>66</u> |
| <u>Allocatiesleutel A3 OU Staven Facilitaire Dienst, Overige kosten– gedeelde sleutel zie in tekst.....</u> | <u>68</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Facilitaire Dienst – A3 – gedeelde sleutel.....</u> | <u>68</u> |

Gewijzigde veldcode

Met opmaak: Niet
Markeerstiftmarkering

Gewijzigde veldcode

| | |
|--|-----------|
| <u>Allocatiesleutel A4 OU Staven Verzekeringskosten– gedeelde sleutel zie in tekst.....</u> | <u>70</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Corporate Treasury– A4 –gedeelde sleutel</u> | <u>70</u> |
| <u>Allocatiesleutel A5 OU Staven + OU Concern</u> | <u>72</u> |
| <u>– gedeelde sleutel (zie in tekst).....</u> | <u>72</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Facilitaire Dienst – A5 – gedeelde sleutel</u> | <u>72</u> |
| <u>Allocatiesleutel A6 OU Staven – gedeelde sleutel op basis van personeelskosten.....</u> | <u>74</u> |
| <u>Kostenplaats van Human Resources – A6 – gedeelde sleutel</u> | <u>74</u> |
| 4.7 ALLOCATIES DEELNEMINGEN ALLIANCES & PARTICIPATIONS | 75 |
| 4.8 ALLOCATIES DOCHTERS / DEELNEMINGEN AVIATION | 76 |
| <u>Allocatiesleutel A1 Schiphol Dienstverlening BV – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten</u> | <u>77</u> |
| <u>Kostenplaatsen van SDBV – A1a – gedeelde sleutel registratie diverse activiteiten</u> | <u>77</u> |
| <u>Allocatiesleutel A2 VOF Proefdraaiplaats</u> | <u>79</u> |
| <u>Van IC bedrijf 913 VOF proefdraaiplaats – A2a.....</u> | <u>79</u> |

| |
|--|
| Verwijderd: 4. Allocaties . 4¶ |
| 4.1 ALLOCATIES OU AVIATION . 4¶ |
| <u>Allocatiesleutel A1 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Aviation . 5¶</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Airside Operations – A1a – 100% PMC Aviation . 5¶</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling AMS/Maintenance Services – A1b – 100% PMC Aviation . 7¶</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Bagage – A1c – 100% PMC Aviation . 8¶</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Fire Brigade – A1d – 100% PMC Aviation . 10¶</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Capacity Management – A1e – 100% PMC Aviation . 12¶</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Marketing & Accountmanagement – A1g – 100% PMC Aviation . 14¶</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Passenger Services – A1h – 100% PMC Aviation . 15¶</u> |
| <u>Allocatiesleutel A2 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Aviation voor TRE . 17¶</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Terminal Real Estate – A2a – 100% PMC Aviation . 17¶</u> |
| <u>Allocatiesleutel A3 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Security . 20¶</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Security – A3a – 100% PMC Security . 20¶</u> |
| <u>Kostenplaats van Aviation Security & Safety – A3b – 100% PMC Security . 22¶</u> |
| <u>Allocatiesleutel A4 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Utilities . 23¶</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling Utility Services – A4a – 100% Utilities . 23¶</u> |
| <u>Allocatiesleutel A5 OU Aviation – verkeerstellingen . 25¶</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling PS/Bereikbaarheid – A5a – Gedeelde sleutel Verkeerstellingen . 25¶</u> |
| <u>Allocatiesleutel A6 OU Aviation – opbrengsten . 28¶</u> |
| <u>Kostenplaats van Aviation Management –A6a – Havengelden 100% PMC Aviation/Security . 28¶</u> |
| <u>Allocatiesleutel A7 OU Aviation – FTE . 29¶</u> |
| <u>Kostenplaatsen afdeling PS – Management, CSI en Flow Control – A7a– Gedeelde sleutel FTE . 29¶</u> |
| <u>Kostenplaatsen van de afdeling AM– A7b – Gedeelde sleutel obv personeelskosten . 30¶</u> |

4. Allocaties

4.1 Allocaties OU Aviation

De OU Aviation wordt voornamelijk gealloceerd aan de volgende PMC's:

- PMC Aviation (101)
- PMC Security (102)
- PMC Utility Services (403)

In bijlage 3 staan de doorbelastingen beschreven. Het doel van de doorbelastingen is om voorafgaand aan de allocatieslag er zo veel mogelijk voor te zorgen dat de allocaties in één keer naar een PMC kan plaatsvinden. Allocaties gaan per definitie voor de volle 100% van kostenplaatsen naar PMC's. Dit betekent dat er niet meer maar ook niet minder kan worden gealloceerd dan in de administratie onder Oracle is opgenomen.

Bij OU Aviation zijn de volgende allocatiesleutels per kostenplaats voor kosten, opbrengsten en activa te onderscheiden:

- A1 100% PMC Aviation
- A2 100% PMC Aviation (van Terminal Real Estate)
- A3 100% PMC Security
- A4 100% PMC Utility Services
- A5 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel Verkeerstellingen
- A6 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel Opbrengsten
- A7 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel FTE/personeelskosten
- A8 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel Investeringsprojecten
- A9 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten

Voor de Materiële Vaste activa geldt nog een aantal specifieke allocatiesleutels:

- A10 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutels m2's van het Terminalcomplex
- A11 Ongedeelde activa: 100 % Aviation óf 100 % Security
- A12 Algemeen gebruik Service Units

Per afdeling loopt de nummering door met a, b en c etc. Dus A1a, A1b etc.

Wijze en frequentie van meten

Voor de 100% sleutels geldt dat deze vastliggen en bij de maandelijkse afsluiting worden geboekt naar PMC's/BA's. De gedeelde sleutels worden op verschillende wijze en verschillende frequentie gemeten. Daar waar dit geldt staat dit beschreven bij de betreffende allocatie, ook deze sleutels worden toegepast bij de maandelijkse afsluiting.

Allocatiesleutel A1 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Aviation

Kostenplaatsen van de afdeling Airside Operations – A1a – 100% PMC Aviation

Allocatie aan: PMC Aviation

Beschrijving afdeling:

Airside Operations (AO) zorgt voor het goede verloop van de 24-uurs operatie aan airside, zodat vliegtuigen optimaal gebruik kunnen maken van de geboden infrastructuur.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|---|--|---|
| 40221 | AO/M Management | Operationeel management, aansturing Airside Operations Managers | Geen |
| 40222 | AO/SU Support Unit | Administratieve ondersteuning, roosterplanning, opleiding personeel, functioneel beheer CISS (Centraal Informatie Systeem Schiphol) | Geen |
| 40224 | AO/APC Apron Planning & Control | Gate allocatie vliegtuigen, sleepregie, platformvervoer passagiers (per bus), vervoer mindervaliden <u>en vervoer van platform medewerkers (van vliegtuigmaatschappijen en afhandelaren) die aan Airside werken tussen hek 60/Transview en de I-passage.</u> | Platformbussen, regiecentrum, bus communicatie-apparatuur |
| 40225 | AO/BC Bird Control | Flora en fauna beleid, verjagen/bestrijden vogels en knaagdieren | Terreinauto's |
| 40226 | AO/AA Airside Authority | Calamiteitenorganisatie, havenmeester, bouwcoördinatie, veiligheid airside, afrekening contante havengelden | Voertuigen t.b.v. platformverkeer |
| 40227 | AO/AS Airside Support | Marshalling & buscoördinatie, begeleidingen airside, reiniging en groenverzorging terrein, bebording, hekwerken en markeringen, ongediertebestrijding | Voertuigen, veegmachines, rolbezems, maaimachines |
| 40228 | AO/SGB Sneeuw- & Gladheidsbestrijding | Sneeuw- en gladheidsbestrijding | Sneeuwschuif-materieel |
| 40234 | A/OPS/AO/D Standards & Development | Ontwikkelen en beheren van bedrijfsmiddelen aan Airside. | Geen |
| 40232 | A/OPS/O/C Coördinatie, Logistiek en Tekenkamer | Regievoering over de integrale planning van nieuwbouw en onderhoudswerken. Uitvoeren van technische tekeningen | Geen |

Met opmaak: Spatiëring tussen Aziatische en Latijnse tekst niet aanpassen, Spatiëring tussen Aziatische tekst en en nummers niet aanpassen

Verwijderd: AO/SD

Met opmaak: Engels (Groot-Brittannië)

Met opmaak: Spatiëring tussen Aziatische en Latijnse tekst niet aanpassen, Spatiëring tussen Aziatische tekst en en nummers niet

Verwijderd: Beheer airside capaciteit

Met opmaak: Spatiëring tussen Aziatische en Latijnse tekst niet aanpassen, Spatiëring tussen Aziatische tekst en en nummers niet aanpassen

Soort kosten:

De afdeling Airside Operations kent een grote variëteit aan kosten. De belangrijkste posten zijn personeel eigen en inhuur, beheer en instandhouding, exploitatie- en afschrijvingskosten van materieel.

Soort opbrengsten:

CISS facturatie derden (afhandelaren, hotels en dergelijke). Hier is sprake van een bijproduct. De informatie die door het CISS wordt gegenereerd (ten behoeve van luchtvaartactiviteiten) wordt ook deels gebruikt door derden. Het tarief dat hiervoor wordt gehanteerd dekt minimaal de directe kosten van dit bijproduct (aansluiting, monitor).

Opbrengsten uit activering van interne uren en/of bouwrente i.v.m. projecten die leiden tot een activum.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Alle activiteiten staan volledig ten dienste van de luchtvaartactiviteiten. De grondslag voor allocatie van zowel activa, afschrijvingen en overige exploitatiekosten is gelijk. Derhalve worden de kosten en de activa van deze afdeling 100% aan de PMC Aviation toegerekend.

De opbrengsten komen volledig ten gunste van de PMC Aviation.

Beheerder:

Controller van de afdeling Airside Operations

Kostenplaatsen van de afdeling Airfield Maintenance Services/Maintenance Services – A1b – 100% PMC Aviation

Allocatie aan: PMC Aviation

Beschrijving afdeling:

De afdeling Airfield Maintenance Services / Maintenance Services (AMS) is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de bedrijfsmiddelen aan airside. Dit betreft alle bedrijfsmiddelen aan airside, buiten de terminal, die eigendom zijn van NVLS, met uitzondering van het wagenpark. Onderhoud van het wagenpark valt onder de verantwoordelijkheid van Equipment & Fleetmanagement (D2a en A12a, Aviation)

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|---|---|--|
| 40241 | AMS/MS/M Manager | Management afdeling AMS | Geen |
| 40243 | AMS/MS/PI Planning Coordination Information | Support unit AMS: coördinatie & planning, werkvoorbereiding, functioneel beheer informatiesystemen | Geen |
| 40244 | AMS/MS/PC Planning & Control | Opstellen financiële rapportages en stuurinformatie | Geen |
| 40245 | AMS/MS/TE Technical Management Engineering | (Technisch) beheer en opdracht-verstrekking (m.b.t. onderhoud) t.a.v. bedrijfsmiddelen AMS: verhandingen (start- en landingsbanen, rijbanen, vliegtuigopstelplaatsen), rioleringen, verlichtingsinstallaties, kunstwerken, tunnels, terrein, watergangen, tochten en kanalen), projectleiding m.b.t. vervangingsinvesteringen (groot onderhoud) | <u>Banen, rijbanen, platformen (incl. Kaagbaantunnel), Grond, land- en randwegen aan airside</u> |
| 40246 | AMS/MS/TR Technical Supervision Realisation | Uitvoering en toezicht op onderhoudsactiviteiten en wijzigingen aan AMS bedrijfsmiddelen | Voertuigen t.b.v. platformverkeer |

Verwijderd: Geen

Soort kosten:

De afdeling Airfield Maintenance Services kent hoofdzakelijk kosten voor personeel, onderhoud en afschrijvingen. De kosten voor het groot onderhoud aan het banenstelsel welke onder de verantwoordelijkheid van AMS worden uitgevoerd worden gedeeltelijk geactiveerd en gedeeltelijk in de exploitatie verantwoord. Ook de afschrijvingskosten van het banen- en rijbanenstelsel (inclusief grond), alsmede de WOZ belasting wordt hier geboekt. Gegeven de investeringsprojecten aan airside komen bij Airfield Maintenance Services ook de kosten in samenhang met investeringen voor. De grond die is geactiveerd op kostenplaats 40245 betreft voor het overgrote deel de grond onder de vliegtuigbanen en rijbanen. Een klein deel betreft de grond onder het terminalcomplex en de landzijdige infrastructuur. Deze grond wordt gebruikt door meerdere PMC's en wordt op basis van daadwerkelijk gebruik toegerekend aan deze PMC's. Voor de grond onder het terminalcomplex wordt gebruik gemaakt van de m² sleutel van het terminalcomplex (zie Allocatiesleutel A10 OU Aviation). Voor de grond onder de wegen wordt gebruik gemaakt van m²'s per areaal en de verkeerstellingen per areaal (zie Allocatiesleutel A5 OU Aviation).

Verwijderd: , uitbestedingen en kosten voor het reguliere onderhoud aan het banenstelsel en platformen

Onderhoud van de bedrijfsmiddelen aan airside wordt eveneens uitgevoerd door AMS. De betreffende onderhoudskosten worden hier ook verantwoord.

Soort opbrengsten:

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Alle activiteiten staan volledig ten dienste van de luchtvaartactiviteiten. De grondslag voor allocatie van zowel activa, afschrijvingen en overige exploitatiekosten is gelijk. Derhalve worden de kosten en de activa van deze afdeling 100% aan de PMC Aviation toegerekend. Enige uitzondering betreft de grond onder het terminal complex en wegen. Zie beschrijving hierboven.

Beheerder:

Controller van de afdeling Airfield Maintenance Services

Verwijderd: De activa / banen- & rijbanenstelsel en de bijbehorende afschrijvingen worden via de afdeling Capaciteitmanagement /ADI (40233) gealloceerd.¶

Kostenplaatsen van de afdeling Bagage – A1c – 100% PMC Aviation**Allocatie aan: PMC Aviation****Beschrijving afdeling:**

De afdeling Bagage (BG) draagt zorg voor het aanwezig zijn en optimaal functioneren van het huidige en toekomstige bagage afhandelingsstelsel t.b.v. het bagage afhandelingproces. Deze sleutel betreft de allocatie van exploitatiekosten excl. afschrijvingen. Voor activa/afschrijvingen, zie sleutel A11.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|----------------------------|--------------------------------------|---|--|
| 20340 | BG/OPS/M Manager OPS | Management operationele afdeling (met medewerkers in continudienst en dagdienst) binnen afdeling Bagage | Geen, zie hiervoor A11 |
| 20341 | BG/OPS/T Teams Bagage | Teams continudiensten met teammanagers zoals regisseurs en systeembeheerders en techniek | Geen |
| 20342 | BG/PRO/P Projectbureau | Ontwikkeling grote bagageprojecten en begeleiden van de uitvoering, met name 70MB programma | Geen |
| 20343 | BG/L&C/L Logistics & Control | Inrichting en verbetering bagageproces (capaciteitsplanning, procesarchitectuur, informatieanalyse, input bij projecten en bedrijfsvoeringvraagstukken) | Geen |
| 20344 | BG/OPS/BO Beheer & Onderhoud | Beheer en onderhoud bagage afhandelingsystemen (o.a. schoonmaak) en aansturing contractpartijen, uitvoering projecten (beperkt) | Geen |
| 20345 | BG/MO/PC Planning & Control | Opstellen financiële rapportages en stuurinformatie | Geen |
| 20346 | BG/MO/RD Research & Development | Identificeren, toepasbaar maken en testen van nieuwe technologie voor gebruik in bagageproces | Geen |
| 20347 | BG/MO/M Manager | Management en secretariaat afdeling Bagage | Geen |
| 20349 | BG/OPS/BS Bagage Operational Support | Aansturing Bagage Interhandler Group (afhandeling bagage transferpassagiers) en begeleiding van diverse niet geautomatiseerde bagageprocessen | Geen |

Soort kosten:

De afdeling Bagage kent hoofdzakelijk kosten voor eigen personeel en inhuur van extern personeel, kosten voor het onderhoud aan het bagagesysteem.

Soort opbrengsten:

Opbrengsten betreffen de facturatie van de door externe partijen uitgevoerde schoonmaakkosten aan de KLM (voor schoonmaak van door KLM gehuurde ruimten). Dit wordt in rekening gebracht tegen de directe kosten van deze activiteit. Doordat ook wordt schoongemaakt voor KLM zijn de kosten voor schoonmaak voor de eigen ruimten lager (schaalvoordeel in het contract). De kosten voor luchtvaartactiviteiten zijn hierdoor dus per saldo lager, dan wanneer deze activiteit niet zou plaatsvinden. SG maakt geen extra (overhead) kosten voor deze activiteit anders dan het opstellen en boeken van de factuur, anderzijds heeft SG het schaalvoordeel.

Opbrengsten uit activering van interne uren en/of bouwrente i.v.m. projecten die leiden tot een activum.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Alle exploitatiekosten (excl. Afschrijvingen) van deze afdeling staan volledig ten dienste van de luchtvaartactiviteiten en worden derhalve voor 100% aan de PMC Aviation toegerekend. De overhead activiteiten met betrekking tot de BIG, zijn meegenomen in het tarief voor de doorbelasting aan security (Doorbelasting D21, OU Aviation). Op basis van het aandeel in de totale BIG werkzaamheden worden de overhead kosten toegerekend aan security. Er wordt daarom niet nog een bedrag gealloceerd aan security).

Voor activa geldt een uitzondering. In de bagagekelder zijn naast de bagage afhandelingsystemen ook activa aanwezig die worden gebruikt in verband met security maatregelen. Zie verder beschrijving allocatiesleutel A11 OU Aviation.

De opbrengsten komen volledig ten gunste van Aviation.

Beheerder:

Controller van de afdeling Bagage

Kostenplaatsen van de afdeling Fire Brigade – A1d – 100% PMC Aviation**Allocatie aan: PMC Aviation****Beschrijving afdeling:**

De Brandweer Schiphol (FB) is kaderstellend voor de brandveiligheid op Schiphol en ziet toe op de naleving van de gestelde kaders. Hoofddoel is: geen slachtoffers, geen brandontwikkeling en het waarborgen van de continuïteit van de luchthavenprocessen. Voor het bestrijden van calamiteiten beschikt de Brandweer over een uitrukdienst, die ook ondersteunend is bij de nazorg van en calamiteit, om zo spoedig mogelijk weer tot de normale procesgang te komen.

Naast de kernactiviteit vliegtuigbrandbestrijding vindt tevens de brandbestrijding plaats van de gebouwen op Schiphol. Voor de gebouwenbrandbestrijding krijgt de brandweer op Schiphol een vergoeding van de gemeente Haarlemmermeer. De ervaringen met incidenten bij gebouwbrandbestrijding hebben een kwaliteitsimpuls op de vliegtuigbrandbestrijding, aangezien het aantal incidenten bij vliegtuig brandbestrijding zeer beperkt is en hierdoor ervaring in de uitvoering wordt opgedaan.

De medische dienst op de luchthaven is een apart bedrijf waarvan KLM en Schiphol (20%) eigenaar zijn, Airport Medical Services BV en CV.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|---|---|--|
| 40261 | FB/M Manager | Management afdeling FB | Geen |
| 40262 | FB/BB Bedrijfsbureau | Opstellen financiële rapportages en stuurinformatie | Niet materieel |
| 40263 | FB/RD Repressieve Dienst | Brandbestrijding en technische hulpverlening op Schiphol terrein en in nabije omgeving, ongevalbestrijding gevaarlijke stoffen | Brandweervoertuigen, C2000 communicatie-apparatuur |
| 40264 | FB/BVM Brandveiligheid & Milieu | Pro-actie, brandveiligheidsadvies, alarmcentrale/alarmering, milieu, bluswatervoorziening, bereikbaarheid en aanvalsplannen. Daarnaast inspectie van SRE gebouwen (zgn APK gebouwen). Dit is verplicht in verband met de algemene milieu vergunning voor het gehele Schiphol terrein. | Info-systeem, voertuig |
| 40265 | FB/CBT Calamiteiten-beheersing & Training | Advisering en ondersteuning m.b.t. opleidingen, oefeningen en preparatie, verzorgen van opleidingen (aan in- en externe partijen) m.b.t. brandbestrijding en (platform) veiligheid, opstellen procedures bedrijfshandboek, beheer brandweer oefenplaats | Voertuigen |
| 40266 | FB/B Brandweer-oefenplaats | Technische kostenplaats voor verantwoording activa en afschrijvingskosten m.b.t. brandweer oefenplaats (BROEF) | Materieel en verhardingen BROEF |
| 20208 | FB/MS Medical | Personeel (ambulance broeders) | Geen |

| | | | |
|--|----------|---|--|
| | Services | dat werkt voor Aiport Medical Services en daaraan ook in rekening wordt gebracht. | |
|--|----------|---|--|

Soort kosten:

De afdeling Fire brigade kent een variëteit aan kosten: naast de gebruikelijke kosten voor personeel, afschrijvingen en onderhoud (voertuigen) kent deze afdeling ook specifieke kosten voor opleidingen en brandbestrijdingsmiddelen.

Schiphol levert aan Airport Medical Services de diensten van ambulancechauffeurs en ziekenbroeders. Hiernaast heeft Schiphol met Airport Medical Services een overeenkomst tegen een vast bedrag (SLA) voor de levering van medische dienstverlening vanuit Airport Medical Services. Dit betreft medische dienstverlening ten behoeve van passagiers. Het saldo van de kosten (SLA -/- geleverd personeel) wordt als kosten bij Aviation/FB verantwoord.

Soort opbrengsten:

Opbrengsten uit opleidingen aan derden, opbrengsten gebouwenbrandbestrijding van de gemeente Haarlemmermeer en opruimen kero-lekkages. Het tarief voor de diverse opleidingen is vastgesteld op basis van een benchmark van vergelijkbare opleidingen. Het vastgestelde tarief ligt boven de integrale kostprijs. De integrale kostprijs waaraan is getoetst is berekend volgens de methode zoals beschreven onder 'Prijsvorming bij toerekening' vanaf blz. 1 in bijlage 3. Voor de opbrengsten uit gebouwenbrandbestrijding: zie de beschrijving hieronder.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De brandbestrijding valt uiteen in vliegtuigbrandbestrijding en gebouwen-brandbestrijding.

Schiphol Group is zelf verantwoordelijk voor de vliegtuigbrandbestrijding. Hiertoe heeft zij een brandweerorganisatie, die zodanig is ingericht, dat wordt voldaan aan de normen zoals gesteld door ICAO. De gebouwenbrandbestrijding is wettelijk de verantwoordelijkheid van de Gemeente Haarlemmermeer.

Gegeven deze verdeling van verantwoordelijkheden heeft Schiphol Group gezocht naar een win-win-situatie. Met de gemeente Haarlemmermeer is zij overeengekomen dat Schiphol Group de uitvoering van de gebouwenbrandbestrijding op zich neemt. Hier tegenover staat een financiële vergoeding van de gemeente Haarlemmermeer. Deze afspraak leidt per saldo tot kostenverlaging voor de luchtvaartactiviteiten, aangezien de vergoeding hoger is dan de extra kosten die gemaakt moeten worden voor de uitvoering van de gebouwenbrandbestrijding. Bijkomend voordeel voor Schiphol Group is het feit dat het uitvoeren van de gebouwenbrandbestrijding extra ervaring oplevert voor de medewerkers van de brandweer. Vliegtuigbranden komen zodanig weinig voor dat extra trainingsactiviteiten noodzakelijk zijn. Een deel van deze training wordt nu ingevuld door de gebouwenbrandbestrijding.

Het saldo dat overblijft op de kostenplaatsen van de Fire Brigade, dus inclusief de vergoeding van de gemeente Haarlemmermeer, is lager dan de kosten zoals deze zouden zijn indien SG alleen de vliegtuigbrandbestrijding zou uitvoeren. Dit exploitatieresultaat wordt daarom voor 100% toegerekend aan PMC Aviation. Daarbij geldt als uitgangspunt dat vliegtuigbrandbestrijding valt onder de luchtvaartactiviteiten en dat kosten voor gebouwenbrandbestrijding zonder het convenant óók niet terecht zouden komen bij de overige PMC's, aangezien deze uitvoering dan voor rekening van de gemeente zou komen.

Alle activa van de Fire Brigade worden gealloceerd aan de PMC Aviation.

Beheerder:

Controller van de afdeling Fire Brigade

Kostenplaatsen van de afdeling Capacity Management – A1e – 100% PMC Aviation

Allocatie aan: **PMC Aviation**

Beschrijving afdeling:

De afdeling Capacity Management (CAP) is verantwoordelijk voor optimalisatie van de randvoorwaarden met betrekking tot veiligheid, fysieke capaciteit en geluidscapaciteit, om het operationele proces aan airside zo effectief mogelijk te laten verlopen.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|--|--|-------------------------------------|
| 40231 | C/M Manager | Management afdeling CAP | Geen |
| 40233 | C/ADI Analysis, Development & Implementation | Opstellen capaciteitsanalyses en plannen op korte en middellange termijn (1-5 jaar) | |
| 40235 | C/EC Environmental Capacity | Vaststellen beleidskaders milieuvraagstukken (geluid en luchtkwaliteit), milieu- en stakeholder management, opstellen jaarlijkse operationeel plan | Geluidmeet-apparaat |
| 40236 | C/SE Safety & Environment | Toetsing en advisering t.a.v. veiligheidsbeleid, controle veiligheidszorgsystemen, coördinatie Veiligheidsplatform Schiphol | Geen |

Soort kosten:

De afdeling CAP heeft naast de kosten voor eigen personeel ook kosten voor inhuur van specialisten op milieugebied en advieskosten.

Soort opbrengsten:

De integrale kostprijs is berekend volgens de methode zoals beschreven onder 'Prijsvorming bij toerekening' vanaf blz. 1 in bijlage 3.

Opbrengst faecalïentort: tarief per vervuilingseenheid is gelijk aan de integrale kostprijs. De vervuilingseenheden worden gemeten door US, de prijs per vervuilingseenheid van de waterzuivering, grondslag (passagiers) wordt opgegeven door M&A. Meting en facturatie vindt jaarlijks plaats.

Opbrengst gebruik (data-)kabels door LVNL: integrale kostprijs, waarbij de afschrijvingen en vermogenskosten worden berekend op basis van een annuïteit, facturatie vindt een maal per jaar plaats; afvoer en verwerking van de-icing afval: het tarief is gelijk aan de integrale kostprijs, facturatie hiervan vindt jaarlijks plaats;

De exploitatiekosten van de Kaagbaantunnel worden volledig naar de PMC Aviation gealloceerd. Aviation maakt gebruik van deze tunnel voor voertuigen die rechtstreeks met het luchtvaartproces zijn verbonden, zoals kerosine auto's en platformvoertuigen. Het is, na aanscherping van de veiligheidsmaatregelen, niet meer toegestaan voor SRE gerelateerd verkeer om de Kaagbaantunnel te gebruiken. Derhalve worden de kosten voor de Kaagbaantunnel 100% gealloceerd aan Aviation.

Verwijderd: Banen, rijbanen, platformen (incl. Kaagbaantunnel),
Grond, land- en randwegen aan airside

Verwijderd: De kosten voor het groot onderhoud aan het banenstelsel welke onder de verantwoordelijkheid van AMS worden uitgevoerd, worden bij CAP geboekt (gedeeltelijk geactiveerd, gedeeltelijk in exploitatie). Ook de afschrijvingskosten van het banen- en rijbanenstelsel (inclusief grond) wordt hier geboekt. Ook de WOZ-belasting wordt hier verantwoord. Gegeven de investeringsprojecten aan airside komen hier ook de kosten in samenhang met investeringen voor. De grond die is geactiveerd op kostenplaats 40233 betreft voor het overgrote deel de grond onder de vliegtuigbanen en rijbanen. Een klein deel betreft de grond onder het terminalcomplex en de landzijdige infrastructuur. Deze grond wordt gebruikt door meerdere PMC's en wordt op basis van daadwerkelijk gebruik toegerekend aan deze PMC's. Voor de grond onder het terminalcomplex wordt gebruik gemaakt van de m² sleutel van het terminalcomplex (zie Allocatiesleutel A10 OU Aviation). Voor de grond onder de wegen wordt gebruik gemaakt van m²s per areaal en de verkeerstellingen per areaal (zie Allocatiesleutel A5 OU Aviation). Onderhoud van de bedrijfsmiddelen aan airside wordt uitgevoerd door AM ... [2]

Verwijderd: Opbrengst Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in zake heffing Airport Traffic Charges (ATC); vergoeding voor facturatiwerkzaamheden; tarief is gelijk aan de integrale kostprijs welke is bereke ... [3]

Verwijderd: o

Verwijderd: Ook de doorbelaste

Verwijderd: (zie D3)

Verwijderd: met deze sleutel

Verwijderd: , facturatie hiervan vindt maandelijks plaats.

Opbrengsten uit activering van interne uren en/of bouwrente i.v.m. projecten die leiden tot een activum.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Gezien de aard van de werkzaamheden worden alle activiteiten van deze afdeling aan de PMC Aviation toegerekend. De werkzaamheden voor andere PMC's (zie D22 en D23) wordt op basis van ingeschatte tijdsbesteding inclusief overhead doorbelast.

De opbrengsten komen volledig ten gunste van Aviation.

Beheerder:

Controller van de afdeling Capacity Management

Verwijderd: In principe wordt tevens alle activa aan Aviation gealloceerd. Vanuit de kostenplaats 40233 worden de activa aan airside zoals banen, rijbanen en platformen gealloceerd. ¶
Hiernaast geldt met betrekking tot de activa één uitzondering: de activa (en daarmee de afschrijvingskosten) van de tunnel onder de Kaagbaan worden voor een deel, op basis van verkeerstellingen, toegerekend aan PMC SRE (kostenplaats 40233; zie beschrijving doorbelasting D3 OU Aviation). ¶

Kostenplaatsen van de afdeling Marketing & Accountmanagement – A1g – 100% PMC Aviation**Allocatie aan: PMC Aviation****Beschrijving afdeling:**

Productontwikkeling en marketing van passage en vracht. Accountmanagement voor luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en andere luchtvaartgerelateerde partijen. Tevens vindt binnen deze afdeling de opstelling van statistische gegevens plaats zowel ten behoeve van analyse over realisaties als prognoses voor de toekomst.

| Kostenplaatsnummer | Kostenplaatsnaam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------------|-------------------------------------|--|--|
| 40211 | MA/M Manager | Management afdeling M&A | Geen |
| 40213 | MA/SI Statistics & Intelligence | Opstellen van statistische gegevens m.b.t. luchtvaartactiviteiten (t.b.v. analyses, prognoses) | Geen |
| 40214 | MA/AVM Aviation Marketing | Productontwikkeling en marketing voor passage | Geen |
| 40215 | MA/CAR Cargo | Productontwikkeling en marketing voor vracht | Geen |
| 40216 | MA/ACM Account & Contractmanagement | Accountmanagement richting luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en overige luchtvaartproces gerelateerde bedrijven | Geen |

Soort kosten:

Voor deze afdeling zijn er naast personeelskosten, promotionele en marketing kosten.

Soort opbrengsten:

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Gezien de aard van de werkzaamheden worden alle activiteiten van deze afdeling aan de PMC Aviation toegerekend. De PMC's Consumers en SRE hebben hun eigen Marketing & Accountmanagement functies.

Beheerder:

Controller van de afdeling Marketing & Accountmanagement

Kostenplaatsen van de afdeling Passenger Services – A1h – 100% PMC Aviation

Allocatie aan: PMC Aviation

Beschrijving afdeling:

Passenger Services (PS) draagt zorg voor een optimale passagiersbeleving door flow begeleiding, informatievoorziening, permanente innovatie van het integrale passagiersproces. Daarnaast wordt binnen Passenger Services activiteiten uitgevoerd voor PRM (Persons with reduced mobility). De kosten en opbrengsten behorende bij deze activiteit zijn verantwoord op kostenplaats 20210 en worden niet toegerekend aan de Aviation activiteiten.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|---|---|---------------------------------------|
| 20212 | PS/M/CAP Capaciteitsmanagement | Ontwikkeling beleid t.a.v. optimaliseren passagiersstromen door de terminal d.m.v. logistieke analyse, planning en initiëren van verbeterprojecten | Niet materieel |
| 20216 | PS/M/PBI Projecten & Beleidsinformatievoorziening | Ontwikkeling beleid t.a.v. vindbaarheid en overzichtelijkheid terminal en buitengebied voorrijwegen (bebording ten behoeve van vindbaarheid incheckbalies verschillende airlines) | Geen |
| 20225 | PS/MAN/B Bedrijfshulp-verlening | Coördinatie van calamiteiten in de Terminal (beleidvorming & uitvoering). | BHV apparatuur (AED's / defibrilatie) |
| 20322 | PS/MAN/OM Operationeel Managers | Aanspreekpunt voor alle partijen op Schiphol, regiefunctie operatie van voorterrein tot vliegtuig. Zij hebben een rol in de calamiteiten organisatie. | Niet materieel |
| 20450 | PS/VIP center | Levering van diensten aan vastgestelde categorieën gebruikers (VIP's en CIP's (Commercial Important Persons)) tegen betaling: inchecken passagier en bagage, bieden rustige verblijfsruimte | Geen |
| 20470 | PS/FC/FM Floormanagers | Operationele dienst: beheersen van de passagiersflow in de terminal (zorg dragen voor orde en veiligheid, wachtrij-management), informatie-voorziening richting regie | Werktuigen (klein gereedschap) |
| <u>20210</u> | <u>PS/PRM</u> | <u>Persons with reduced mobility. Afhandeling van passagiers die niet/minder mobiel zijn op basis van een verordening van de EU (1107/2006)</u> | <u>Balies, meldpalen etc.</u> |

Verwijderd: CSI/V

Verwijderd: 20485

... [4]

NB: naast de bovengenoemde kostenplaatsen zijn er binnen de afdeling Passenger Services nog enkele andere kostenplaatsen, die met een andere verdeelsleutel worden toegewezen. De activiteiten waarvan de kosten en opbrengsten op deze kostenplaatsen worden verantwoord

worden uitgevoerd ten behoeve van meerdere PMC's. Aangezien voor de uitvoering van deze activiteiten geen doorbelasting plaatsvindt (zoals dat wel gebeurt voor het VIP-center), wordt voor deze kostenplaatsen een gedeelde sleutel gehanteerd, die verschilt per kostenplaats (zie beschrijving A5, A7a, A8b, A9a, A9b en A9e OU Aviation).

Soort kosten:

De belangrijkste kosten bij deze afdeling zijn personeelskosten en de kosten die door SDBV in rekening worden gebracht voor de bagagekarren regulatie (zie doorbelasting).

Soort opbrengsten:

Binnen deze kostenplaatsen vallen de opbrengsten van het VIP centrum en opbrengsten uit activering van interne uren en/of bouwrente i.v.m. projecten die leiden tot een activum. Voor het het VIP centrum wordt aan derden de integrale kostprijs in rekening gebracht (zie ook D 13 OU Aviation). Het VIP centrum is een faciliteit van de luchthaven die wordt geboden in het kader van de activiteit: 'afhandeling van passagiers en hun bagage'. Aan externe partijen en aan de directie van Schiphol Group wordt voor het gebruik van het VIP centrum een kostendekkende vergoeding in rekening gebracht (zie beschrijving D13). Een eventueel exploitatiesaldo (als gevolg van hoeveelheds- of prijsverschillen) wordt gealloceerd naar de PMC Aviation.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Gezien de aard van de werkzaamheden worden alle activiteiten van bovengenoemde kostenplaatsen, inclusief de hier verantwoorde activa geheel aan de PMC Aviation toegerekend. De defibrilatie apparatuur bevindt zich in hoofdzaak in het gebied na de grenspassage en is daar aanwezig in het kader van de luchtvaartactiviteit: afhandeling van passagiers. Enkele apparaten bevinden zich in het gebied vóór de grenspassage. Deze zijn echter niet algemeen publiek beschikbaar. Deze worden beheerd door Floormanagement, KMar en Bagage.

De opbrengsten komen volledig ten gunste van Aviation.

Beheerder:

[Controller van de afdeling Passenger Services](#)

Kostenplaatsen van de afdeling Aviation Management – A1i – 100% PMC Aviation

Verwijderd: Controller van de afdeling Passenger Services

Allocatie aan: PMC Aviation

Beschrijving afdeling:

De hier genoemde afdelingen zijn stafafdelingen van de BA Aviation Management

| <u>Kostenplaatsnummer</u> | <u>Kostenplaatsnaam</u> | <u>Activiteiten</u> | <u>Type activa geboekt op kostenplaats</u> |
|---------------------------|-------------------------|--|--|
| 40171 | Targets | Op deze kostenplaats worden targets verzameld die nog niet specifiek zijn toegewezen aan andere afdelingen en of kostenplaatsen. | Geen |
| 40172 | SchipH2Olland | Realisatie van een oplossing gericht op het tegengaan van grondlawaai geproduceerd door taxiënde vliegtuigen vanaf de Polderbaan | Nader vast te stellen actief |

Met opmaak: Nederlands (standaard)

Soort kosten:

De kosten op de kostenplaats 40172 betreffen personeelskosten, overige organisatiekosten en kosten in samenhang met investeringen. Na ingebruikname van de geluidswal zullen vervolgens ook afschrijvingskosten, onderhoudskosten etc worden verantwoord op deze kostenplaats.

Op de kostenplaats 40171 targets worden (negatieve) kosten verantwoord van nog toe te wijzen targets aan kostenplaatsen en of afdelingen.

Soort opbrengsten:

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Op basis van het besluit van de NMa van 15 april 2009 worden de kosten voor kostenplaats 40172 vooralsnog niet toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Schiphol Group is in beroep gegaan tegen dit besluit. Toerekening aan de PMC Aviation is afhankelijk van deze uitspraak.

De (negatieve) kosten die worden verantwoord op de kostenplaats 40171 worden naar aard van de kosten of 100% toegerekend aan de PMC Aviation, danwel 100% toegerekend aan de PMC Security.

Beheerder:

Controller van de afdeling Staven OU Aviation

Allocatiesleutel A2 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Aviation voor Terminal Real Estate

Kostenplaatsen van de afdeling Terminal Real Estate – A2a – 100% PMC Aviation

Allocatie aan: PMC Aviation

Beschrijving afdeling:

Terminal Real Estate (TRE) is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en beheer van de terminal.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|--|---|---|
| 20232 | TRE/TS/PM Project Management | Leiden, coördineren en adviseren t.a.v. projecten in terminal-complex | Geen |
| 20234 | TRE/TS/TA Terminal Allocation | Ruimteregie in de terminal (lange termijn huisvesting, PMC-tekeningen, verantwoordelijkheid voor gebruiksvoorwaarden en inrichtingseisen van terminal) | Geen |
| 20236 | TRE/ISM/M Manager | Management, staf en ondersteuning van afdeling Infrastructure & Systems Management binnen afdeling TRE | Busstations, roltrappen, balies, installaties, regieruimte bagage, bufferkelders (zie ook A3 en A10). Daarnaast ook de operationele gebouwen zoals brandweerkazernes, gebouw voor sneeuwvloot. |
| 20239 | TRE/TS/TCM Terminal Compliance Management | Waarborgen van beschikbaarheid van bedrijfsmiddelen en continuïteit van bedrijfsprocessen d.m.v. risico-management en beheersmaatregelen (controle en handhaving vergunningen en wet- en regelgeving) | Geen |
| 20348 | TRE/MS/M Manager | Management en ondersteuning van afdeling TRE | Geen |
| 20352 | TRE/MS/PC Planning & Control | Opstellen financiële rapportages en stuurinformatie | Geen |
| 20354 | TRE/TS/M Manager | Management en ondersteuning afdeling Terminal Services binnen afdeling TRE | Niet materieel (zie ook A3 en A10) |
| 20356 | TRE/TS/TI Technical Information Management | Beheren, reviseren en ontsluiten van technische informatie, documentatie en gegevens | Geen |
| 20357 | TRE/TS/P Permits | Regisseren en coördineren van (interne) werkaanvragen en vergunningen (bouw- en | Geen |

| | | | |
|-------|---|--|----------------------------------|
| | | evenementenvergunningen) | |
| 20358 | TRE/TS/FS Facility Services | Regisseren van schoonmaakproces van terminalcomplex, instandhouding en ontwikkeling van sanitaire voorzieningen, ongediertebestrijding in terminal | Geen |
| 20359 | TRE/TS/SC Service Centre | Opbouwen en onderhouden van interne klantrelaties van TRE, faciliteren van in- en externe communicatie (afhandeling vragen, klachten, informatievoorziening m.b.t. projecten in de terminal) | Geen |
| 20360 | TRE/ISM/ OE Operational Equipment | Beheer en instandhouding (onderhoud) van operationele bedrijfsmiddelen in de terminal (zoals liften, rolpaden, hellingbanen, roltrappen, zwakstroominstallaties) | Rolpaden en liften (zie ook A10) |
| 20361 | TRE/ISM/EE Electral Engineering | Beheer en instandhouding van de electriciteitsvoorziening in het terminal-complex | Geen |
| 20362 | TRE/ISM/ME Mechanical Engineering | Beheer en instandhouding van werktuigbouwkundige installaties in het terminal-complex (zoals luchtbehandeling, warmte- en koude-opwekking) | Geen |
| 20363 | TRE/ISM/SE Structural Engineering | Beheer en instandhouding van bouwkundige objecten in het terminal-complex (zoals daken, vloeren, plafonds, binnen- en buitenwanden) | Geen |
| 20364 | TRE/ISM/FS Fire Safety | Beheer en instandhouding van bedrijfsveiligheidsmiddelen in het terminal-complex (zoals sprinklers, brandmeldsystemen, brandblussers, brandslangen) | Geen |
| 20490 | TRE/ISM/TO Technical Operation Management | Technische operationele bedrijfsvoering in terminal (signaleren en veiligstellen van storingen) | Geen |

Soort kosten:

De belangrijkste posten bij deze afdeling zijn: personeelskosten inclusief inhuur van derden, schoonmaakkosten, onderhoudskosten en kosten van gas, elektra en water. De afschrijvingskosten die direct aan de PMC Aviation worden toegerekend vallen hier ook onder.

De afschrijvingskosten die gebaseerd zijn op de m² sleutel worden via de allocatie A10a toegerekend. De activa die direct zijn toe te wijzen aan Security worden gealloceerd via A3a.

Soort opbrengsten:

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De kosten van het gebruik van het terminalcomplex buiten de PMC Aviation worden toegerekend door middel van een interne doorbelasting aan de betreffende PMC's (zie beschrijving D18 OU

Aviation). De kosten die in deze doorbelasting worden meegenomen betreffen de kosten van alle bovengenoemde kostenplaatsen (plus de opslagen voor BA en concern) overhead. Een uitzondering zijn de afschrijvingskosten. Deze worden middels een allocatie toegerekend. Het resultaat dat na deze doorbelasting overblijft (excl. afschrijvingskosten) bij de afdeling Terminal Real Estate, betreffen de exploitatiekosten voor het gebruik door de PMC Aviation. Dit wordt voor 100% gealloceerd aan de PMC Aviation. De activa in de bovengenoemde tabel wordt ook met 100% sleutel gealloceerd. Dit betreft de activa die direct toerekenbaar zijn aan Aviation. Op kostenplaats 20236, 20354 en 20360 staan ook de activa van het stationsgebouw die met de gedeelde sleutel m2's worden gealloceerd (zie A10) en activa die voor 100 % naar security worden gealloceerd (zie A3).

NB. De (vermogens) kosten van de activa en de afschrijvingskosten van het terminal complex maken geen deel uit van de doorbelasting. Deze kosten worden wél door middel van een allocatiesleutel toegerekend naar de verschillende PMC's die gebruik maken van het terminalcomplex. Zie hiervoor de beschrijving allocatiesleutel A10a OU Aviation.

Beheerder:

Controller van de afdeling Terminal Real Estate

Allocatiesleutel A3 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Security

Kostenplaatsen van de afdeling Security – A3a –100% PMC Security

Allocatie aan: PMC Security (uitzondering activa AGP (Automatische Grens Passage): 100 % PMC Privium)

Beschrijving afdeling:

De afdeling Security (SEC) is verantwoordelijk voor de uitvoering van Security en houdt zich bezig met de beveiliging van de burgerluchtvaart. De activiteit is gericht op het voorkomen van aanslagen en het waarborgen van de veiligheid van de passagiers op de luchthaven en in het vliegtuig.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats Naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|------------------------------------|---|--|
| <u>20211</u> | <u>SEC/Operations Ext</u> | <u>Contractering externe beveiligingsbedrijven.</u> | <u>Geen</u> |
| 20213 | SEC/SO Security Operations | Regiefunctie: coördinatie en toezicht op naleving afspraken met externe beveiligingsbedrijven, bewaken flow passagiers, bagage en goederen in samenwerking met (operationele) proceseigenaren, sectorpartijen en overheid | Voertuigen |
| 20217 | SEC/AC Access Control | Verantwoordelijk voor toegangsbeleid, feitelijke toegangsverlening tot verschillende gebieden, uitgifte Schiphol -passen, toezicht op naleving toegangsbeleid, sanctionering | Hekwerken, toegangsbeheer-apparatuur |
| 20218 | SEC/BC Border Control | Faciliteren taakuitvoering overheidspartijen (voorzien in middelen t.b.v. paspoortcontrole en douaneproces), leveren bijdrage aan strategische capaciteitsplanning veiligheidsprocessen | Automatische Grens Passage (AGP) |
| 20219 | SEC/PC Planning & Control | Opstellen financiële rapportages en stuurinformatie | Geen |
| 20220 | SEC/SPP Security Policy & Projects | Vertalen wet- en regelgeving in bedrijfsvoeringconcepten, contractmanagement, opdrachtgever grote investeringsprojecten, ontwikkeling innovatieve concepten op security-gebied | X-ray apparatuur, screenings-machines bagage |
| 20221 | SEC/M Manager | Management en secretariaat afdeling Security | Geen |

Met opmaak:
Markeerstiftmarkering

Met opmaak:
Markeerstiftmarkering

Verwijderd: contractering externe beveiligingsbedrijven

| | | | |
|-------|-------------------|---------|---|
| 20236 | TRE/ISM/M Manager | Zie A2a | Grensscheidings-faciliteiten, KMAR balies incl. electro-technische installaties (zie ook A2 en A10) |
| 20354 | TRE/TS/M Manager | Zie A2a | Controle apparatuur passagiers, doorgang reclaim (zie ook A2 en A10) |

Soort kosten:

Veruit de belangrijkste post is hier de inhuur van extern security personeel dat de uitvoering van de controles verzorgt. Het tarief dat hierbij hoort is inclusief overheads, uniformen en opleidingen. Hiernaast zijn hier ook de kosten van het eigen personeel en het overige ingehuurd personeel opgenomen, het onderhoud en afschrijvingen aan de security equipment,

Soort opbrengsten:

Facturatie van beveiligd gebied autorisaties aan externe partijen. Het tarief is gelijk aan de integrale kostprijs (zie beschrijving D15 OU Aviation).

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De kosten voor grenspassage én voor de beveiliging van het SRA en SRA critical gebied worden geheel toegerekend aan de PMC Security.

De kosten van de boven beschreven afdelingen voor activiteiten die gebruikt worden door andere PMC's (passen, autorisaties, beveiliging niet SRA gebied) worden eerst doorbelast aan de verschillende interne afdelingen (zie beschrijving doorbelasting D15, D16, D17 OU Aviation). Het resultaat dat overblijft op de kostenplaatsen van security is daardoor gelijk aan de kosten voor grenspassage en de beveiliging van het SRA en SRA critical gebied. De kosten en opbrengsten op deze kostenplaatsen worden daarom voor 100 % toegerekend aan de PMC Security.

De activa op deze kostenplaatsen van Security alsmede de kostenplaatsen 20236 en 20354 van TRE worden geheel gebruikt ten behoeve van de grenspassage en de beveiliging van het SRA en SRA critical gebied, en daarom voor 100% toegerekend aan de PMC Security.

De opbrengsten die worden verantwoord op deze kostenplaats komen volledig ten gunste van Security

Voor de exploitatiekosten van de kostenplaatsen 20236 en 20354 zie allocatiesleutel A2a.

Beheerder:

Controller van de afdeling Security

Verwijderd: Ook de Automatische Grens Passage (AGP) wordt gealloceerd naar PMC Security. Als een maatstaf voor de toerekenbare opbrengsten wordt het bedrag van de kosten van de Automatische Grens Passage toegerekend vanuit de opbrengsten van Privium naar de PMC Security. ¶

Kostenplaats van Aviation Security & Safety – A3b – 100% PMC Security**Allocatie aan: PMC Security****Beschrijving afdeling:**

De Security Officer rapporteert rechtstreek als stafmanager aan de COO. Het doel van de functie is het aan de directie op strategisch niveau adviseren over concernbrede kaders en randvoorwaarden voor Security zodat zowel voor de eigen organisatie als voor de sector een ongestoorde bedrijfsvoering mogelijk blijft.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats Naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|----------------------------|----------------------------|---|--|
| 40281 | AM/ASS/SO Security Officer | Ontwikkelen van security-strategie, formuleren visie en beleid, vertalen internationale wet-en regelgeving naar Schiphol-beleid, advisering aan COO en management van Schiphol Group. | Geen |

Soort kosten:

Bij deze post is met name sprake van personeelskosten, kosten voor dienstreizen en representatiekosten.

Soort opbrengsten:

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Gezien de aard van de werkzaamheden worden de kosten van deze kostenplaats voor 100% toegerekend aan de PMC Security.

Beheerder:

Controller van de stafafdeling Staven

Allocatiesleutel A4 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Utilities**Kostenplaatsen van de afdeling Utility Services – A4a – 100% Utilities****Allocatie aan: PMC Utilities****Beschrijving afdeling:**

De afdeling Utility Services (US) is verantwoordelijk voor het opereren en aansluiten van klanten op haar utility netwerken (gas, water en elektra) op het Schiphol terrein en het beheer van ondergrondse tracés. Daarnaast koopt US de utilities en de inzameling van afval in voor Schiphol Group.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|----------------------------|--------------------------|---|---|
| 40341 | US/M Manager | Management afdeling US binnen afdeling Infrastructure | Geen |
| 40342 | US/EC Energy & Control | Opstellen financiële rapportages en stuurinformatie | Geen |
| 40343 | US/B Beheer | Beheer van infrastructuur van US, inkoop van utilities, transport en distributie van utilities, tariefsbepaling, energiebeheer, tracébeheer | Aansluitingen en netwerk elektra, gas en water, afvalwaterzuiveringsinstallaties, riolering |
| 40344 | US/I Instandhouding | Instandhouding infrastructuur US middels monitoring, onderhoud en veranderen | Voertuigen |
| 40345 | US/N Nieuwbouw | Ontwikkelen infrastructuur US (planvorming, ontwerp, realisatie), uitvoer bouwprojecten (voornamelijk voor interne klanten) | Meetapparatuur |

Soort kosten:

De belangrijkste kostenposten zijn inkoop van energie en water, eigen personeel en inhuur van derden en afschrijvingskosten.

Soort opbrengsten:

Opbrengsten uit levering en transport van energie en water, rioolbijdrage, waterzuivering en uitvoering van topografie / tracébeheer t.b.v. klanten. Het tarief voor levering aan externe klanten is gelijk aan de integrale kostprijs, inclusief kosten voor vermogensbeslag op basis van de WACC voor Utility Services, zie beschrijving D7 OU Aviation.

Opbrengsten uit activering van interne uren en/of bouwrente i.v.m. projecten die leiden tot een activum.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Alle kosten voor de interne levering van producten door Utility Services (inclusief kosten voor vermogensbeslag) worden overgeboekt, door middel van een interne doorbelasting aan de betreffende PMC's (zie beschrijving D7, D8, D19 en D20 OU Aviation).

Het resultaat dat overblijft én de activa bij de afdeling Utility Services, worden, gezien de aard van de activiteiten, voor 100% gealloceerd aan de PMC Utilities.

De opbrengsten komen volledig ten gunste van Utilities.

Beheerder:

Controller van de afdeling Utility Services

Allocatiesleutel A5 OU Aviation – verkeerstellingen**Kostenplaatsen van de afdeling Passenger Services/Bereikbaarheid – A5a – Gedeelde sleutel Verkeerstellingen****Allocatie aan: PMC' s Aviation, Parkeren en SRE****Beschrijving afdeling / sleutel:**

Deze sleutel betreft de allocatie van de landzijdige infrastructuur naar de verschillende gebruikers. Het betreft hier de kosten voor infrastructuur zoals deze op het publiekstoegankelijke deel voor Schiphol is uitgelegd. Te denken valt hierbij aan alle openbare wegen op Schiphol, met de bijbehorende groenvoorzieningen, openbare verlichting en de riolering. De kosten voor de onderliggende grond zijn hier niet opgenomen. Dit activum is verantwoord bij kostenplaats 40233, zie beschrijving allocatiesleutel A1e Aviation.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|----------------------------|------------------------------|---|--|
| 20214 | PS/BER/BP Beleid & Projecten | Inrichting landzijdige infrastructuur met als doel optimale bereikbaarheid van Schiphol (aandachtsgebieden: Sternet-bussen, taxi-concessionarissen, bushaltes schiphol, samenwerking NS - pro rail) | Geen |
| 20338 | PS/BER/BG Buitengebied | Operationeel beheer, toezicht en regulering van wegstelsel en parkeerplaatsen (m.u.v. P1, P2, P3) in handhavingsgebied rond voorrijwegen | Voertuigen |
| 20326 | AMS/MS/TL Traffic Landzijde | Administratieve kostenplaats: verantwoording activa en afschrijvingskosten en onderhoudskosten landzijdige infrastructuur | Wegen en bestrating, verkeersregulatie-apparatuur, openbare verlichting, beplanting, straatriool, tunnels en viaducten |

Soort kosten:

Binnen deze allocatie valt een grote variëteit aan kosten zoals: personeelkosten en kosten van inhuur, afschrijving en onderhoudskosten aan het wegstelsel, uitbestedingen waaronder de kosten van het personeelsvervoer (Schiphol Sternet), busvervoer voor passagiers tussen terminal en vliegtuig. Onder de landzijdige infrastructuur vallen ook de groene stroken behorende bij het wegstelsel. Specifieke groenvoorziening van gebouwen, horen bij het gebouw, en vallen daarmee niet onder deze toerekening. De kosten van areaalgedeelten die duidelijk gereserveerd zijn voor commercieel gebruik (bijvoorbeeld toekomstige nieuwbouw van kantoren) worden niet toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.

Soort opbrengsten:

Diverse concessies, ontheffingen en bijdragen van derden voor o.a. hotelbussen, personeelsvervoer. Het bedrag dat in rekening wordt gebracht aan de externe klant is gelijk aan de integrale kostprijs, waarbij de opslag voor vermogenskosten minimaal gelijk is aan de WACC voor luchtvaartactiviteiten. De integrale kostprijs is berekend volgens de methode zoals beschreven onder 'Prijsvorming bij toerekening' vanaf blz. 1 in bijlage 3.

De bijdrage voor het personeelsvervoer is gebaseerd op de directe kosten van deze activiteit. SG maakt geen extra (overhead) kosten voor deze activiteit anders dan het opstellen en boeken van de factuur, anderzijds heeft SG het schaalvoordeel.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Het (voorrij)wegenstelsel op Schiphol wordt door de PMC's Aviation, SRE en Parking gebruikt. Aviation voor passagiers die in en uitstappen op de (voorrij) wegen en voertuigen die van en naar de platformen gaan, SRE voor voertuigen die van en naar SRE gebouwen gaan en Parking voor auto's die op Schiphol gaan parkeren. De kosten die hiermee samenhangen dienen door deze PMC's te worden gedragen. Er zijn duidelijke verschillen in functie en waarde van de verschillende deelgebieden. Het centrale areaal met het verhoogde wegenstelsel is volledig verschillend van wegenstelsels op maaiveld, zoals op Schiphol Zuid en Oost. Om recht te doen aan de verschillende karakteristieken is het wegenstelsel opgedeeld in verschillende arealen. De kosten worden, voorzover niet direct toerekenbaar, op basis van verkeerstellingen toegerekend aan de verschillende PMC's.

De allocatiesleutel voor de exploitatiekosten en de activa wordt als volgt bepaald:

1. Kosten die direct toewijsbaar zijn aan een PMC, worden direct toegewezen aan de betreffende PMC. Voor luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation) betreft dit de kosten die worden gemaakt om het verkeer op de voorrijwegen (aankomst en vertrekpassage) in goede banen te leiden. Hieronder vallen de salariskosten van de Buitengewone Opsporingsambtenaren, de verkeersregelaars en een beleidsmedewerker, advieskosten en kosten van de beveiliging rondom dit deel van de voorrijwegen.

Voor de verdeling van de overige kosten, vindt de toerekening van kosten plaats op basis van de verdeling in arealen en het gebruik van deze arealen door de verschillende PMC's. Hiertoe vindt eerst een toerekening van kosten naar arealen plaats.

2. De afschrijvingskosten per areaal worden direct toegerekend naar het betreffende areaal.
3. Voor enkele arealen is het daadwerkelijke gebruik niet vast te stellen op basis van een verkeerstelling. Dit betreft de gebieden voor algemeen gebruik, zoals de groenvoorzieningen en het gemaal en het J-gebied. De afschrijvingskosten van deze arealen worden naar verhouding van de afschrijvingskosten verdeeld over alle overige arealen.
4. De kosten van onderhoud en groenvoorziening worden toegerekend naar de verschillende arealen op grond van de gebruiksintensiteit van de verschillende arealen. De maatstaf die hiervoor wordt gebruikt is de verkeerstelling per areaal.
5. Ten behoeve van de toerekening van de overige niet direct toewijsbare kosten wordt als driver de historische aanschafwaarde per areaal gehanteerd. Na evaluatie is gebleken dat de aanschafwaarde het meest bepalend is voor de kosten van instandhouding. Dit komt met name tot uiting in het kostenverschil tussen het verhoogde wegennet en het wegennet op maaiveld.
6. Voor de gebieden voor algemeen gebruik wordt de historische aanschafwaarde naar verhouding verdeeld over de overige arealen.
7. Vervolgens worden de overige niet direct toewijsbare kosten toegewezen aan de arealen op basis van de verhouding van de historische aanschafwaarden van deze arealen.
8. De verschillende kostensoorten per areaal die met de voorgaande stappen zijn berekend, worden toegewezen aan de PMC's Aviation, Parking en/of Real Estate op basis van

verkeers- en parkeertellingen per areaal. Alleen de kosten van de arealen Centrum (hoog en laag) en Zuidoost worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. In de verkeerstellingen wordt vrachtverkeer en verkeer voor Valet Parking, als verkeer voor Real Estate respectievelijk Parkeren (niet-luchtvaartactiviteiten) opgenomen.“

Ter verduidelijking is onderaan deze beschrijving een fictief rekenvoorbeeld opgenomen.

Wijze en frequentie van meten:

De tellingen vinden gedurende het gehele jaar plaats, vaststelling van de sleutels per 1 juli voorafgaand aan het tariefjaar.

Beheerder:

PS: Controller van de afdeling Passenger Services

AMS: Controller van de afdeling AMS

Fictief rekenvoorbeeld

Stap 1: Toewijzing direct toewijsbare kosten

| | totale kosten | niet direct toewijsbaar | direct toewijsbaar | verdeling direct toewijsbaar | | |
|--|----------------|-------------------------|--------------------|------------------------------|------------|--------------|
| | | | | Aviation | Parkeren | Real Estate |
| salarissen | € 1.000 | € 850 | € 150 | € 50 | | |
| afschrijvingen | € 400 | € 400 | | | | |
| onderhoud & groenvz | € 500 | € 350 | € 150 | € 0 | € 0 | € 150 |
| materiaal | € 100 | € 100 | € 0 | € 0 | € 0 | € 0 |
| totaal | € 2.000 | € 1.700 | € 300 | € 50 | € 0 | € 200 |
| excl. Afgeschrijvingen en onderhoud en groenvoorzieningen | | € 950 | | | | |

Stap 2 & 3: Toewijzing afschrijvingen direct naar arealen en verdeling afschrijvingen arealen voor algemeen gebruik

| | afschrijvingen | aandeel | gecorr. aandeel | afschrijvingen totaal |
|---------------|----------------|-------------|-----------------|-----------------------|
| Areaal A | € 120 | 30% | 35% | € 139 |
| Areaal B | € 25 | 6% | 7% | € 29 |
| Areaal C | € 200 | 50% | 58% | € 232 |
| Gemaal | € 55 | 14% | 0% | |
| totaal | € 400 | 100% | 100% | € 400 |

Stap 4: Toewijzing kosten onderhoud en groenvoorzieningen aan arealen op basis van verkeerstellingen

| | # | aandeel | kosten onderhoud en groenvz |
|----------------------|---------------|-------------|-----------------------------|
| Telling X (areaal A) | 14.500 | 33% | € 114 |
| Telling Y (areaal B) | 20.000 | 45% | € 157 |
| Telling Z (areaal C) | 10.000 | 22% | € 79 |
| totaal | 44.500 | 100% | € 350 |

Stap 5, 6 & 7: Verdeling historische aanschafwaarde arealen & verdeling van arealen voor algemeen gebruik (zoals gemaal) & toewijzing overige niet direct toewijsbare kosten

| | waarde | aandeel | gecorr. aandeel | niet direct toewijsbare kosten |
|---------------|------------------|-------------|-----------------|--------------------------------|
| Areaal A | € 40.000 | 33% | 35% | € 330 |
| Areaal B | € 10.000 | 8% | 9% | € 83 |
| Areaal C | € 65.000 | 54% | 57% | € 537 |
| Gemaal | € 5.000 | 4% | 0% | |
| totaal | € 120.000 | 100% | 100% | € 950 (zie stap 1) |

Stap 8: Toewijzing niet direct toewijsbare kosten van arealen aan PMC's op basis van verkeerstellingen per areaal

| Telling X (Areaal A) | # | sleutel | kostendrager |
|--------------------------|---------------|-------------|--------------|
| vertrekpassage | 10.900 | 75% | Aviation |
| vertrekpassage Vip Valet | 100 | 1% | Parkeren |
| aankomstpassage | 2.000 | 14% | Aviation |
| parkeren P1&P2 | 1.500 | 10% | Parkeren |
| totaal telling | 14.500 | 100% | |

| | Verdeling afschrijvingskosten | Verdeelsleutel kostendragers | | | Afschrijvingskosten per PMC | | | |
|---------------|-------------------------------|------------------------------|------------|-------------|-----------------------------|--------------|--------------|-----------------------|
| | | Aviation | Parkeren | Real Estate | Aviation | Parkeren | Real Estate | |
| Areaal A | € 139 | 89% | 11% | 0% | € 124 | € 15 | € 0 | <-> sleutel telling X |
| Areaal B | € 29 | 15% | 45% | 40% | € 4 | € 13 | € 12 | <-> sleutel telling Y |
| Areaal C | € 232 | 0% | 60% | 40% | € 0 | € 139 | € 93 | <-> sleutel telling Z |
| totaal | € 400 | 13% | 18% | 11% | € 128 | € 168 | € 104 | uitgewerkt |

| | Verdeling kosten onderhoud & groenvz | Verdeelsleutel kostendragers | | | Afschrijvingskosten per PMC | | | |
|---------------|--------------------------------------|------------------------------|------------|-------------|-----------------------------|--------------|-------------|-----------------------|
| | | Aviation | Parkeren | Real Estate | Aviation | Parkeren | Real Estate | |
| Areaal A | € 114 | 89% | 11% | 0% | € 101 | € 13 | € 0 | <-> sleutel telling X |
| Areaal B | € 157 | 15% | 45% | 40% | € 24 | € 71 | € 63 | <-> sleutel telling Y |
| Areaal C | € 79 | 0% | 60% | 40% | € 0 | € 47 | € 31 | <-> sleutel telling Z |
| totaal | € 350 | 13% | 14% | 10% | € 125 | € 131 | € 94 | |

| | Verdeling overige niet direct tw kstn | Verdeelsleutel kostendragers | | | Afschrijvingskosten per PMC | | | |
|---------------|---------------------------------------|------------------------------|------------|-------------|-----------------------------|--------------|--------------|-----------------------|
| | | Aviation | Parkeren | Real Estate | Aviation | Parkeren | Real Estate | |
| Areaal A | € 330 | 89% | 11% | 0% | € 294 | € 36 | € 0 | <-> sleutel telling X |
| Areaal B | € 83 | 15% | 45% | 40% | € 12 | € 37 | € 33 | <-> sleutel telling Y |
| Areaal C | € 537 | 0% | 60% | 40% | € 0 | € 322 | € 215 | <-> sleutel telling Z |
| totaal | € 950 | 32% | 42% | 26% | € 306 | € 396 | € 248 | |

Allocatiesleutel A6 OU Aviation – opbrengsten**Kostenplaats van Aviation Management –A6a – Havengelden 100% PMC Aviation en Security Service Charge 100% PMC Security****Allocatie aan: PMC' s Aviation, Security****Beschrijving afdeling:**

Op deze kostenplaats, worden de havengelden, de brandstof-concessie inkomsten en de heffingen die door Schiphol ten behoeve van de overheid en de LVNL aan derden worden gefactureerd verantwoord.

| Kosten- plaats nummer | Kostenplaats Naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|--------------------------------------|------------------------------|---|--|
| 40219 | AM/H Havengelden | Facturatie van de havengelden, brandstofconcessie en overheidsheffingen t.b.v. de overheid en ATC (Air Traffic Control charge) t.b.v. LVNL aan de airlines. | Geen |

Soort kosten:

Geen

Soort opbrengsten:

Inkomsten uit havengelden en brandstofconcessies. De gefactureerde heffingen voor overheid en LVNL worden één op één aan deze partijen doorgegeven (op kostenplaats van Capacity Management wordt de vergoeding verantwoord die door LVNL aan Schiphol Group wordt betaald voor de facturatiwerkzaamheden, zie A1e Aviation).

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De havengelden en brandstofconcessie wordt toegewezen aan PMC Aviation met uitzondering van de geboekte Security Service Charge, deze wordt voor 100% aan de PMC Security toegewezen.

Beheerder:

Controller van de stafafdeling Staven

Allocatiesleutel A7 OU Aviation – FTE

Kostenplaatsen van de afdeling Passenger Services – Management, Customer Services & Information en Flow Control – A7a– Gedeelde sleutel FTE

Allocatie aan: PMC' s Aviation, Security, Parking, Concessies, Real Estate

Beschrijving afdeling:

Management en ondersteunende afdelingen binnen Passenger Services (PS) die niet 100% ten behoeve van Aviation diensten leveren. Deze afdelingen zijn de overhead afdelingen van Passenger Services. De activiteiten die hier worden uitgevoerd betreffen het management en de ondersteuning van de 'uitvoerende' afdelingen binnen Passenger Services.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|--|--|-------------------------------------|
| <u>20271</u> | <u>A/OPS/PS/LM</u> | <u>Logistics Terminal is verantwoordelijk voor flow van passagiers in het terminalcomplex</u> | <u>Geen</u> |
| <u>20485</u> | <u>PS/FC/TV Terminal Voorzieningen</u> | <u>Aanpassen en optimaliseren van beschikbare bedrijfsmiddelen (o.a. informatiebalies, incheckbalies, flowhekken) in de terminal</u> | <u>Geen</u> |
| <u>20281</u> | <u>APO/Management</u> | <u>Management van Airport Operations</u> | <u>Geen</u> |
| 20223 | PS/MAN/MC Manager & Control | Management, opstellen financiële rapportages en stuurinformatie | Geen |
| 20314 | PS/CSI/OS Ondersteuning | Support unit: administratieve ondersteuning, roosterplanning, functioneel beheer en coördinatie opleidingen t.b.v. afdelingen Inlichtingen en Customer Contact Centre binnen afdeling PS/Customer Services & Information | Geen |
| 20475 | PS/FC/OS Ondersteuning | Support unit: administratieve ondersteuning, roosterplanning, balieplanning, coördinatie opleidingen, beheerfuncties t.b.v. afdelingen Floormanagement en Regiecentrum binnen afdeling PS/Flow Control | Incheck- en transferbalies |
| 20229 | PS/M Manager | Management afdeling PS | Geen |
| 20317 | PS/FC/M Manager | Management van afdeling Flow Control binnen afdeling PS | Geen |
| 20321 | PS/CSI/M Manager | Management van afdeling Customer Services & Information binnen afdeling PS | Geen |
| 20318 | PS/BER/M Manager | Management van afdeling Bereikbaarheid binnen afdeling PS | Geen |

Soort kosten:

Vooraf personeelskosten en in mindere mate inhuur van personeel, plus afschrijvingskosten.

Soort opbrengsten:

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De kosten van de ondersteunende afdelingen worden gemaakt ten behoeve van de 'uitvoerende' afdelingen binnen Passenger Services. Bij deze uitvoerende afdelingen is deels sprake van een toerekening naar meerdere PMC's. De kosten van de overheadafdelingen worden daarom ook toegerekend aan meerdere PMC'S. Voor de vaststelling van de verdeelsleutel van de overheadafdelingen wordt gebruik gemaakt van de reeds bekende sleutels van de uitvoerende afdelingen (zie sleutel A1h, A5, A9a en A9b). Deze sleutels worden gewogen met het aantal FTE's in de uitvoerende afdelingen, aangezien het aantal FTE's een goede driver is voor de mate waarin de overheadafdelingen werkzaamheden verrichten ten behoeve van de uitvoerende afdelingen.

De verdeelsleutel wordt dus vastgesteld op basis van de FTE's per afdeling binnen PS, vermenigvuldigd met de PMC verdeling per afdeling.

De verdeelsleutel wordt bepaald door de FTE's naar de verschillende afdelingen te verdelen en op basis van de sleutel per afdeling worden deze FTE's over de verschillende PMC's verdeeld. Vervolgens worden de FTE's per PMC opgeteld en gedeeld door het totale aantal FTE's, zodat de verdeelsleutel ontstaat.

Een uitzondering wordt gevormd door de kosten van de activa (incheck- en transferbalies). Deze worden 100 % toegerekend naar Aviation.

Wijze en frequentie van meten:

De sleutel wordt vastgesteld op het moment van opstelling van het Business Plan/Budget, vaststelling vindt plaats voorafgaand aan het tariefjaar.

Beheerder:

Controller van de afdeling Passenger Services

Kostenplaatsen van de afdeling Aviation Management – A7b – Gedeelde sleutel obv personeelskosten PMC Aviation & Security

Allocatie aan: PMC Aviation, Security

Beschrijving afdeling:

De hier genoemde afdelingen zijn stafafdelingen van de BA Aviation alsmede de management-functie van Infrastructure.

De allocatie betreft tevens een aantal specifieke posten die separaat worden beheerd om redenen van management en control.

| Kosten-plaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|----------------------|------------------------------|---|-------------------------------------|
| 40209 | AM/PV Personeels-voorziening | Personeelsvoorzieningen voor vervroegde uitdiensttreding | Geen |
| 40203 | AM/AM/HR Aviation | Personeelsbeleid en uitvoering | Geen |
| 40292 | AM/AM/M Manager | Boekhoudkundige kostenplaats voor kosten welke niet kunnen worden doorgeboekt naar onderliggende kostenplaatsen (bijv. voorziening dubieuze debiteuren, claims*, doorbelaste security kosten) | Geen |
| 40294 | AM/AM/OR Ondernemingsraad | Behartigen belangen van de medewerkers | Geen |
| 40293 | AM/AM/CP Control & Pricing | Control OU/BA Aviation activiteiten, beleidsontwikkeling havengelden | Geen |
| 40271 | INF/M Manager | Management afdeling Infrastructure | Geen |

Verwijderd: 40171

... [5]

* Dit betreft aan luchtvaartactiviteiten toerekenbare claims, alsmede publiekrechtelijke en strafrechtelijke lasten onder dwangsom en boetes, waarbij de N.V. Luchthaven Schiphol of aan haar gelieerde ondernemingen daadwerkelijk aansprakelijk kunnen worden gesteld door bestuursorganen of andere derden. Kosten die kunnen worden verantwoord betreft het claimbedrag tot het eigen risico of het bedrag dat niet kan worden verhaald op de verzekering. Daar waar het grove onzorgvuldigheid, dan wel ernstige nalatigheid betreft van (bestuurders van de) N.V. Luchthaven Schiphol of aan haar gelieerde ondernemingen, kunnen deze kosten niet worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Opgelegde publiekrechtelijke of strafrechtelijke boetes en lasten onder dwangsom kunnen in geen geval worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten.

Indien NVLS een Service Level Agreement met betrekking tot luchtvaartactiviteiten heeft afgesloten met civiele partijen, waarbij NVLS bepaalde prestaties heeft toegezegd, dan kunnen de kosten van de Malus in geval van prestatie onder de afgesproken norm, niet worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Evenzo wordt ook de Bonus niet toegerekend. Dit geldt niet indien sprake is van naar kwaliteit gedifferentieerde tariefafspraken waarbij op voorhand een te leveren kwaliteit met een vast tarief wordt opgenomen zonder afspraken over bonus of malus die zou moeten worden betaald. Het begrote kwaliteitsniveau is basis voor het te hanteren tarief.

Soort kosten:

Het betreft hier voornamelijk personeelskosten, in mindere mate advieskosten en inhuurkrachten. Verdere specifieke posten betreffen de kosten van dotatie aan personeelsvoorzieningen, negatieve kosten voor het vormen van targets, voorzieningen dubieuze debiteuren, claims. Onder kostenplaats 40293 valt ook de havenadministratie. Deze afdeling heeft onder meer als taak de facturatie van de havengelden, inclusief security service charge, GIS (overheidsheffing) en PRM aan de luchtvaartmaatschappijen. Aan de overheid kunnen hiervoor geen kosten in rekening worden gebracht. Kosten voor de facturatie van GIS worden niet toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.

Verwijderd: , ATC (heffing voor LVNL) en

Verwijderd: De kosten voor dit bijproduct worden voor wat betreft de ATC in rekening gebracht aan de LVNL.

Om administratieve redenen worden de kosten die vanuit Security worden toegerekend aan Aviation op de kostenplaats 40292 verantwoord (zie D17). Vanuit deze kostenplaats vindt de allocatie voor dit deel plaats.

Soort opbrengsten:

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De FLO is de voorziening voor vervroegde uitdiensttreding van de medewerkers van de afdeling Brandweer (Functioneel Leeftijd Ontslag). De kosten betreffen de jaarlijkse opbouw van de actuariële bepaalde voorziening. Aangezien de activiteiten van de brandweer betrekking hebben op aviation worden deze kosten voor 100 % toegerekend aan PMC Aviation.

De kosten van de overige stafafdelingen betreffen de BA overhead van Aviation, en worden daarom toegerekend naar de PMC's Aviation en Security. De beste driver voor het gebruik van deze stafactiviteiten wordt gevormd door FTE-aantallen. Er is echter geen sprake van een registratie van FTE-aantallen per PMC. De verdeling wordt daarom gebaseerd op de verhouding in personeelskosten van de PMC's Aviation en Security.

Beheerder:

Controller van de afdeling Staven OU Aviation

Kostenplaatsen van de afdeling Asset Management – A7c – Gedeelde sleutel obv verzamelde kosten PMC Aviation & Security

Allocatie aan: PMC Aviation, Security

Beschrijving afdeling:

De hier genoemde inkoop afdeling is een stafafdeling van Asset Management

| <u>Kosten- plaats nummer</u> | <u>Kostenplaats naam</u> | <u>Activiteiten</u> | <u>Type activa geboekt op kostenplaats</u> |
|--------------------------------------|------------------------------|--|--|
| <u>40272</u> | <u>A/ASM/CON/INK</u> | <u>Het voeren van een inkoopadministratie voor Assetmanagement</u> | <u>Geen</u> |

Soort kosten:

Het betreft hier voornamelijk personeelskosten, in mindere mate advieskosten en inhuurkrachten..

Soort opbrengsten:

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De grondslag voor allocatie is gebaseerd op de volgende principes: de allocatiesleutel wordt bepaald op basis van de allocatiesleutels van de verschillende kostenplaatsen binnen assetmanagement, gewogen naar de gebudgetteerde kosten op deze kostenplaatsen.

Beheerder:

Controller van de afdeling Assetmanagement

**Kostenplaatsen van de afdeling Security, Safety & Environment – A7d – Gedeelde sleutel
obv PMC Aviation & Security**

Allocatie aan: PMC Aviation, Security

Beschrijving afdeling:

De hier genoemde afdeling is een stafafdeling van de Security, Safety en Environment.

| <u>Kosten- plaats nummer</u> | <u>Kostenplaats naam</u> | <u>Activiteiten</u> | <u>Type activa geboekt op kostenplaats</u> |
|---|-------------------------------------|--|---|
| <u>20291</u> | <u>SSE/Management</u> | <u>Het voeren van het management van de clusters Security, Safety en Environment</u> | <u>Geen</u> |

Soort kosten:

Het betreft hier voornamelijk personeelskosten

Soort opbrengsten:

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De grondslag voor allocatie is gebaseerd op de volgende principes: de allocatiesleutel wordt bepaald op basis van de aandachtsgebieden van de manager. Het betreft Security, Safety (fire brigade) en Environment. De allocatiesleutel is gebaseerd op een inschatting van de tijdsbesteding van de manager over deze aandachtsgebieden.

Beheerder:

Controller van de afdeling SS&E

Allocatiesleutel A8 OU Aviation – Investeringsprojecten

Kostenplaatsen van de afdeling Design & Review - A8a - Gedeelde sleutel Investeringsprojecten

Allocatie aan: **PMC' s Aviation, Security, Rental Terminal, Parking, Concessies, Real Estate**

Beschrijving afdeling:

De afdeling Design & Review is verantwoordelijk voor alle ver- en nieuwbouwprojecten van OU Aviation. Vanuit deze afdeling vindt de opdrachtgeving plaats voor de (bouw)projecten van Aviation, zoals aanpassingen aan het terminalcomplex of aanleg van nieuwe rijbanen of opstelplaatsen. Uitvoering van deze projecten (projectleiding) vindt plaats door de OU PRO.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|-------------------------|--|-------------------------------------|
| 20372 | DR/OL Opdrachtgeving | Vervullen opdrachtgeverschap voor grote investeringsprojecten | Geen |
| 40251 | DR/BB Bedrijfsbureau | Opstellen financiële rapportages en stuurinformatie. Secretariële ondersteuning aan de afdeling. | Geen |

Soort kosten:

Op deze kostenplaats worden voornamelijk personeelskosten (voor de opdrachtgevers) en kosten in samenhang met investeringen verantwoord. Ondanks dat de uitvoering plaatsvindt door PRO, worden de projectkosten wel rechtstreeks geadmistreerd op de kostenplaats van Design en Review. Niet activeerbare projectkosten ('kosten in samenhang met investeringen') komen daarom ook terecht in de exploitatie van deze kostenplaats.

Soort opbrengsten:

Opbrengsten uit activering van interne uren en/of bouwrente i.v.m. projecten die leiden tot een activum.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De projecten van Design en Review betreffen diverse projecten, waarvoor Aviation de belangrijkste opdrachtgever is. Dit zijn vaak grotere investeringsprojecten, zoals de bouw van een nieuw stuk lounge of pier of verplaatsing van een corridor. In deze projecten zijn ook onderdelen opgenomen die andere PMC's betreffen (bijvoorbeeld nieuwe security opstellingen, verplaatsing van winkels e.d) De activiteiten van de afdeling worden daarom uitgevoerd voor diverse PMC's. Derhalve worden de kosten van de afdeling Design Review door middel van een gedeelde sleutel verdeeld over verschillende PMC's.

De activiteiten van de afdeling worden gedreven door de investeringsprojecten. Deze activiteiten bestaan deels uit opdrachtgeving, maar voor een groot deel ook uit het management van de afdeling, controlwerkzaamheden én administratieve werkzaamheden binnen het bedrijfsbureau. Voor deze overheadwerkzaamheden is geen sprake van een tijdregistratie per project. Met name bepalend voor de hoeveelheid werkzaamheden per project is het investeringsvolume. De verdeelsleutel wordt daarom bepaald op basis van het gebudgetteerde investeringsvolume per project van Design & Review, maal de PMC verdeling per project. De PMC toerekening van een project wordt bij de aanvang van het project vastgesteld op basis van het investeringsvolume per PMC. Deze verdeling wordt vervolgens jaarlijks beoordeeld en indien nodig gewijzigd.

Wijze en frequentie van meten:

Vaststelling van de sleutel vindt plaats op grond van Business Plan/Budget, vaststelling voorafgaand aan het tariefjaar.

Beheerder:

Controller van de afdeling Design & Review

Kostenplaats van afdeling Passenger Services – A8b – Gedeelde sleutel investeringsprojecten

Allocatie aan: PMC' s Aviation, Security, Concessies, Real Estate

Beschrijving afdeling:

Doelstelling van de afdeling is permanente innovatie van het passagiersproces en de passagiersbeleving, gericht op kwaliteitsverbetering. Door deze afdeling worden daarom projecten uitgevoerd die gericht zijn op innovatie op het gebied van techniek, logistiek, marketing en experience (bijvoorbeeld RPP Redesign Passenger Proces).

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|----------------------------|---|-------------------------------------|
| 20215 | PS/M/Projecten & Innovatie | Projecten gericht op innovatie op het gebied van techniek, logistiek, politiek, marketing en experience (bijv. RPP Redesign Passenger Proces) | Geen |

Soort kosten:

Voornameeljk personeelskosten, plus kosten in samenhang met investeringen (bijv. RPP) en advieskosten.

Soort opbrengsten:

Opbrengsten uit activering van interne uren en/of bouwrente i.v.m. projecten die leiden tot een activum.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De toerekening van de exploitatiekosten verschilt per kostensoort en wordt bepaald door de aard van de projecten. Binnen deze afdeling wordt steeds aan enkele grotere projecten gewerkt. De aard van deze projecten is zodanig dat er niet, zoals bij de projecten van Design en Review, sprake is van een eigen projectadministratie. De kosten van deze projecten die jaarlijks in de exploitatie terechtkomen, betreffen ook slechts enkele, goed herkenbare, posten.

Voor de verdeling van de uren van de medewerkers wordt geen gebruik gemaakt van een urenregistratie. Bij de opmaak van het Businessplan/Budget investeringen wordt op basis van een PMC verdeling in de investeringsprojecten waar medewerkers van Projecten & Innovatie aan werken, een gemiddelde bepaald. Voor de overige kosten wordt per kostensoort specifiek gekeken voor welk project deze kosten worden gemaakt. Op basis van de PMC verdeling per project vindt vervolgens toerekening naar de PMC's plaats.

Wijze en frequentie van meten:

Bij de opmaak van het Business Plan/Budget wordt op basis van de verwachte tijdbesteding per project de sleutel vastgesteld.

Beheerder:

Controller van de afdeling Passenger Services

Verwijderd: De tijdbesteding van de medewerkers van de afdeling Projecten & innovatie wordt per project geregistreerd met behulp van een urenregistratie. De verdeelsleutel van de personeelskosten van deze afdeling kan daarom worden vastgesteld op basis van de tijdbesteding aan de verschillende projecten vermenigvuldigd met de PMC verdeling per project. De PMC toerekening van een project wordt bij de aanvang van het project vastgesteld op basis van het investeringsvolume per PMC. Deze verdeling wordt vervolgens jaarlijks beoordeeld en indien nodig gewijzigd.

Verwijderd: ¶

Allocatiesleutel A9 OU Aviation – Registratie diverse activiteiten**Kostenplaats van afdeling Passenger Services – Flow Control – A9a – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten****Allocatie aan: PMC' s Aviation, Security, Parking, Real Estate****Beschrijving afdeling:**

Het Regiecentrum is een operationele afdeling van Passenger Services. Veel medewerkers van de verschillende afdelingen van AAS en de verschillende bedrijven die gehuisvest zijn op Schiphol maken gebruik van het servicepakket van het Regiecentrum. Hieronder vallen activiteiten als calamiteitenafhandeling, brandmeldingen, BHV oproepen, storingsmeldingen, schademeldingen e.d.. Het Regiecentrum is verantwoordelijk voor de gehele follow-up van een melding, inclusief de terugkoppeling aan de klant.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|--------------------------|---|-------------------------------------|
| 20410 | PS/FC/RC Regiecentrum | Regie operationele passagiersprocessen (bijv. verhelpen verstoringen in proces) | Meldkamer systeem |

Soort kosten:

De belangrijkste kosten betreffen voor het grootste deel personeelskosten. Daarnaast is een belangrijke component de afschrijvingen van informatie- en communicatiesystemen.

Soort opbrengsten:

Opbrengst meldingen World Trade Center (Schiphol) buiten kantoortijden. Het tarief waartegen dit in rekening wordt gebracht is gelijk aan de integrale kostprijs.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Gezien de aard van de werkzaamheden, zijn de kosten en opbrengsten van het Regiecentrum niet direct aan één PMC toe te wijzen. De toerekening aan de verschillende PMC's vindt plaats op basis van de inhoud van de geregistreerde meldingen bij het Regie Centrum. Op basis van het onderwerp van de melding, wordt de melding toegewezen aan een PMC. Vervolgens ontstaat een procentuele verdeling van de meldingen op PMC, welke gebruikt wordt ten behoeve van de toerekening.

NB. Urenregistratie zou, gezien de hoeveelheid calls een zeer tijdrovende zaak zijn.

Wijze en frequentie van meten:

De verdeelsleutel voor een jaar T wordt vastgesteld op basis van de verdeling van de meldingen over het jaar T-2. Dit wordt veroorzaakt doordat de gegevens pas volledig zijn in Q2 van jaar T-1. De jaarlijkse verandering in de sleutel is minimaal.

Beheerder:

Controller van de afdeling Passenger Services

Kostenplaats van afdeling Passenger Services – Customer Services Information – A9b – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten

Allocatie aan: PMC' s Aviation, Concessies, Parkeren, Privium

Beschrijving afdeling:

Het Customer Contact Center (CCC) heeft als hoofdtaak het beantwoorden van de gesprekken die binnenkomen via 0900-SCHIPHOL. De klant komt in eerste instantie in het Voice Respons System waar men de keuze uit diverse opties krijgt, uiteenlopend van vluchtinformatie tot meer luchthaven gerelateerde vragen. Kan de vraag niet automatisch beantwoord worden of maakt de klant de keuze om doorverbonden te worden met een medewerker, dan wordt het gesprek doorgezet naar het CCC.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|----------------------------|-----------------------------------|---|--|
| 20465 | PS/CSI/CC Customer Contact Center | Informatievertrekking via Voice Response System van gesprekken die binnenkomen via 0900-SCHIPHOL of via CCC-agent, klachtafhandeling, informatievertrekking (bijv. t.a.v. vluchtinformatie, gevonden voorwerpen, commerciële producten zoals Privium) | Geen |

Soort kosten:

De belangrijkste kosten betreffen voor het grootste deel personeelskosten. Daarnaast zijn er kosten voor telecommunicatie en inhuur externe medewerkers.

Soort opbrengsten:

Opbrengst uit gesprekken, vergoeding per minuut.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Gezien de aard van de werkzaamheden, zijn de kosten van het CCC niet direct aan één PMC toe te wijzen. De toerekening aan de verschillende PMC's vindt plaats op basis van de inhoud van de geregistreerde calls (telefoongesprekken met agent). Op basis van het product waar de call betrekking op heeft, wordt de call toegewezen aan een PMC. Vervolgens ontstaat een procentuele verdeling van de calls per PMC, welke gebruikt wordt ten behoeve van de toerekening.

NB. Urenregistratie zou, gezien de hoeveelheid calls een zeer tijdrovende zaak zijn.

Wijze en frequentie van meten:

De verdeelsleutel voor een jaar T wordt vastgesteld op basis van de verdeling van de meldingen over het jaar T-2. Dit wordt veroorzaakt doordat de gegevens pas volledig zijn in Q2 van jaar T-1. De jaarlijkse verandering in de sleutel is minimaal.

De opbrengsten worden op dezelfde wijze gealloceerd als de kosten.

Beheerder:

Controller van de afdeling Passenger Services

**Kostenplaats van afdeling Aviation Manager – Safety & Environment Officer – A9c –
Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten**

Allocatie aan: PMC' s Aviation, Concessies, Parkeren, Real Estate

Beschrijving afdeling:

Het adviseren over concernbrede kaders en randvoorwaarden voor veiligheid, ARBO en milieu het voor zowel de eigen organisatie als voor de sector mogelijk maken van een ongestoorde bedrijfsvoering.

| Kosten- plaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|--------------------------------------|---|---|--|
| 40282 | AM/ASS/SEO Safety & Environment Officer | Concernbreed adviseren over kaders en randvoorwaarden op gebied van veiligheid, ARBO en milieu | Geen |

Soort kosten:

Hoofdzakelijk personeelskosten en kosten voor externe advisering.

Soort opbrengsten:

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van voorcalculatorische verwachtingen van de tijdsbesteding aan de verschillende PMC's.

Wijze en frequentie van meten:

Verdeelsleutel wordt bij opstelling van het Business Plan/Budget vastgesteld voor het komende jaar.

Beheerder:

Controller van de stafafdeling Staven

Kostenplaats van afdeling Security – CPS Company Public Security – A9d- Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten

Allocatie aan: alle PMC's

Beschrijving afdeling:

Zie activiteiten; Het grootste deel van de kosten van deze afdeling betreft de kosten van de beveiliging van het niet SRA gebied. Deze kosten worden toegerekend aan diverse PMC's middels een doorbelasting (zie beschrijving D17 OU Aviation). De overige kosten betreffen specifieke werkzaamheden, waarvan de PMC toerekening per activiteit verschilt.

| Kostenplaatsnummer | Kostenplaatsnaam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------------|-----------------------------------|--|--|
| 20233 | SEC/CPS Company & Public Security | Publieke veiligheid, beveiliging Schiphol directie, bedrijfsrecherche, rapportage schade (verbaliseren schade door derden op luchthaventerrein), | Voertuigen |

Soort kosten:

Voornamelijk personeelskosten en autokosten

Soort opbrengsten:

Opbrengsten van NS-sweep (= verwijderen van zwervers; in rekening gebracht bij NS tegen integrale kostprijs, zie D17 OU Aviation) en alarmopvolging aan de winkels (Plaza).

De integrale kostprijs waaraan is getoetst is berekend volgens de methode zoals beschreven onder 'Prijsvorming bij toerekening' vanaf blz. 1 in bijlage 3.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Per activiteit is vast te stellen wat de verdeelsleutel moet zijn. Vervolgens wordt op basis van verwachte tijdsbesteding aan deze activiteiten de totale verdeelsleutel opgesteld voor de verschillende PMC's. Deze verdeelsleutel voor deze specifieke activiteiten is over het algemeen gelijk aan de sleutel van de Staven A5, aangezien dit activiteiten betreft die voor het gehele bedrijf worden uitgevoerd.

Wijze en frequentie van meten:

Verdeelsleutel wordt bij opstelling van het Business Plan/Budget vastgesteld voor het komende jaar.

Beheerder:

Controller van de afdeling Security

**Kostenplaats van afdeling Passenger Services –Inlichtingen– A9e – Gedeelde sleutel
Registratie diverse activiteiten**

Allocatie aan: PMC' s Aviation, Concessies

Beschrijving afdeling:

De afdeling PS/CSI/I Inlichtingen verzorgt de informatievoorziening via balies in de aankomsthallen, vertrekhallen alsmede in de lounges. Daarnaast verzorgt de afdeling Inlichtingen mobiele inzet van Airport information employees en de omroep aan passagiers en overige bezoekers van de luchthaven. Deze activiteit behoort bij het goed gastheerschap van de luchthaven en voor een zorgeloos reisproces van de passagier.

Verwijderd: Het Customer Contact Center (CCC) heeft als hoofdtak het beantwoorden van de gesprekken die binnenkomen via 0900-SCHIPHOL. De klant komt in eerste instantie in het Voice Respons System waar men de keuze uit diverse opties krijgt, uiteenlopend van vluchtinformatie tot meer luchthaven gerelateerde vragen. Kan de vraag niet automatisch beantwoord worden of maakt de klant de keuze om doorverbonden te worden met een medewerker, dan wordt het gesprek doorgezet naar het CCC.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|-----------------------|---|-------------------------------------|
| 20440 | PS/CSI/I Inlichtingen | Informatievoorziening via balies en omroep aan passagiers en meeters/greeters; bijdragen aan een prettig verblijf in de terminal. | Geen |

Soort kosten:

Op deze kostenplaats worden de kosten van de activiteit inlichtingen verantwoord. De inlichtingenbalies zijn onderdeel van het interieur van het terminalcomplex en worden verantwoord op de kostenplaats 20236 van TRE (A10). De kosten betreffen voor het grootste deel personeelskosten (plus inhuur) en verder nog kosten voor kleine aanpassingen van het omroepsysteem.

Soort opbrengsten:

De afdeling voert enkele specifieke diensten uit, waardoor externe opbrengsten worden gerealiseerd. Dit betreft verzoeken om omroepberichten in vreemde talen en de sleutelafgifte van autoverhuurbedrijven buiten openingstijden.

Verwijderd: Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De informatie welke wordt versterkt via het omroepsysteem betreft 100% luchtvaartactiviteit. De kosten met betrekking tot het omroepsysteem worden daarom voor 100 % toegerekend aan Aviation.

De vragen van passagiers die worden beantwoord aan de balies hebben voor een deel ook betrekking op de PMC Concessies. De personeels- en inhuurkosten op deze kostenplaats worden daarom toegerekend aan de PMC's Aviation en Concessies. De toerekening aan de verschillende PMC's vindt plaats op basis van de inhoud van de vraagstelling. Voor de verschillende informatiepunten (balies en omroepsysteem) wordt een inschatting gemaakt van het aandeel van de vragen dat betrekking heeft op luchtvaartactiviteiten en het aandeel van de vragen dat betrekking heeft op niet-luchtvaartactiviteiten. Dit aandeel wordt gewogen met de personeelsinzet per balie/omroep om te komen tot de verdeelsleutel voor de gehele kostenplaats.

Wijze en frequentie van meten:

Bij de opstelling van het budget wordt de sleutel vastgesteld voor het komende jaar, op basis van bovenbeschreven wijze.

Beheerder:

Controller van de afdeling Passenger Services

Allocatiesleutel A10 OU Aviation – Gedeelde sleutels m²s van het Terminalcomplex (A10)**Kostenplaatsen van de afdeling Terminal Real Estate - A10a****Allocatie aan: PMC's Aviation, Security, Concessies, Real Estate****Beschrijving afdeling:**

Terminal Real Estate is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en beheer van de terminal.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|--|--------------|---|
| 20236 | TRE/ISM/M Manager | Zie A2a | Stationsgebouwencomplex incl. pieren, lunches, installaties (gebouw- en klimaatinstallaties), interieur (incl. kunstuitingen en planten) (zie ook A2 en A3) |
| 20354 | TRE/TS/M Manager | Zie A2a | Zitmeubilair pieren, lunches, communicatie- en informatie-systemen (zie ook A2 en A3) |
| 20360 | TRE/ISM/OE Operational Equipment | Zie A2a | Liften, communicatie-systemen, installatie operations room (zie ook A2) |

Soort kosten:

Dit betreft de afschrijvingskosten van de activa die worden gealloceerd op basis van de gedeelde sleutel m² terminal. In deze kosten zijn ook de kosten van de kunstuitingen in het terminalcomplex opgenomen.

Voor de exploitatiekosten van de kostenplaatsen 20236, 20354 en 20360 zie allocatiesleutel A2a.

Soort opbrengsten:

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Het Terminal complex is één gebouw waar zowel luchtvaart als niet-luchtvaart activiteiten worden uitgevoerd. Het beheer van het gebouw ligt bij de Business Area Aviation. De kosten voor dit productiemiddel worden op basis van het daadwerkelijke gebruik toegerekend naar de verschillende PMC's.

De exploitatiekosten exclusief afschrijvingen worden toegerekend middels een doorbelasting. De integrale kosten (na doorbelasting) van TRE worden daarom voor 100 % gealloceerd aan de PMC Aviation (zie beschrijving doorbelasting D18 en allocatiesleutel A2a OU Aviation). De activa en bijbehorende afschrijvingskosten van het terminalcomplex (welke geheel zijn geregistreerd op de bovengenoemde kostenplaatsen) worden middels allocatie toegerekend naar de verschillende PMC's. Deze toerekening vindt plaats in vier stappen:

Stap 1

Ten behoeve van de toerekening van de activa en de afschrijvingskosten, wordt het Terminal complex allereerst verdeeld in gebouwdelen. Deze verdeling wordt gemaakt op basis van historische 'aanbouw'. Het terminalcomplex is in de loop der tijd gebouwd en uitgebreid. Zodoende zijn verschillende gebouwdelen ontstaan, waarvan de kosten ook verschillen, afhankelijk van tijdstip van bouw en bouwkundige kenmerken.

Stap 2

De kosten (boekwaarde en afschrijvingskosten) per gebouwdeel worden vastgesteld op basis van de activa administratie.

Stap 3

Voor installaties en overige vaste activa in het terminalcomplex (waaronder de aviobruggen) wordt de standaard regel gehanteerd dat, indien sprake is van geheel gebruik door Aviation (of Non-Aviation), er geheel wordt toegerekend naar Aviation (of Non-Aviation). De inlichtingenbalies welke ook onderdeel zijn van de activa van het Terminalcomplex, worden toegerekend naar de PMC's Aviation en Concessies op basis van de allocatiesleutel voor Inlichtingen (zie beschrijving A9e OU Aviation). Indien sprake is van een gedeeld productiemiddel worden de boekwaarde en de jaarlijkse afschrijvingskosten verdeeld op basis van de m² verdeling van het betreffende gebouwdeel of, indien van toepassing, van de betreffende etage. Onder gedeelde activa wordt verstaan het gebouw als geheel zonder de specifieke activa, hierbij valt te denken aan zaken zoals het casco, de gevels, vloeren en plafonds en algemene installaties. Specifieke activa van de Non-Aviation ruimten, zoals de binnenwanden en de inrichting van winkels of specifieke installaties zijn geheel voor rekening van Non-Aviation en maken aldus geen onderdeel uit van de gemeenschappelijke kosten die over alle gebruikers worden verdeeld. De gedeelde toerekening geldt ook voor kunstuitingen en planten.

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 een voor Schiphol specifiek uitgangspunt toegevoegd, resulterend in S-NEN 2580. Schiphol past de S-NEN 2580 normering toe, met het oog op vergroting van consistentie en controleerbaarheid van het bemeten van de ruimtes in de Terminal. Door een externe partij, Bureau Bouwcoördinatie Nederland (BBN) is een meetcertificaat afgegeven voor de toepassing van 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:

- trappenhuisen;
- 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 verhuurbaar oppervlak per bouwdeel, op basis van de S-NEN 2580 normering, wordt vastgesteld hoe dit oppervlak verdeeld is over de verschillende PMC's. Hiertoe is een aantal **regels voor nadere uitwerking** gesteld 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. Dit betekent de facto dat de kosten van deze ruimten worden toegerekend naar de PMC's naar rato van hun gebruik van het verhuurbare oppervlak in het betreffende bouwdeel. Indien sprake is van dergelijke ruimten (die niet tot het verhuurbaar oppervlak behoren) die dedicated worden gebruikt door luchtvaartactiviteiten dan wel niet luchtvaartactiviteiten, dan worden deze dedicated toegerekend.
- Alle ruimten binnen het verhuurbare oppervlak worden toegerekend aan een PMC op basis van het feitelijke gebruik op peildatum 1 juli van elk jaar. Een eenmalige peiling per jaar wordt representatief geacht voor het feitelijke gebruik, dit geldt zowel voor ruimten met een permanent karakter als voor ruimten die vaker van functie wisselen, zoals promotiestands voor reclamadoeleinden (zoals opgestelde auto's).
- Uittrolbare winkels worden toegerekend in de uitgerolde toestand.
- Aan etalages, open winkelpuien en balies wordt één extra strekkende meter vloeroppervlak toegerekend. Dit geldt ook voor uittrolbare winkels. Bij gesloten puien, dat wil zeggen blinde wanden, geldt deze regel niet. De extra meter bij etalages en open puien wordt gebruikt door winkelend publiek en winkels in het kader van de niet-luchtvaartactiviteit.
- Voor reclame objecten op een smalle voet, wordt het m² gebruik gemeten op 1.50 m hoogte.
- Het vloeroppervlak in gebruik door personeel om hun kantoor in terminal West te bereiken (aankomst 3), winkelbevoorrading en voor planten en staande kunstuitingen is niet vast te leggen in de PMC tekeningen van de terminal. Om dit gebruik niet (geheel) toe te rekenen aan luchtvaartactiviteiten wordt een forfaitaire (éénmalig te bepalen) korting toegepast op de aan luchtvaartactiviteiten toerekenbare vierkante meters. De korting wordt berekend op basis van daadwerkelijk gebruik en geldt voor de hele geldigheidsduur van het Toerekeningsysteem (zie bijlage 7 Forfaitaire vaststelling m² correcties Terminal complex)
- 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 aan de PMC Security omvat alle m² Terminal die specifiek worden gebruikt voor 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 alsdan 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. Met deze correctie wordt ook een evenredig deel van de gemeenschappelijke (gebouwgebonden) ruimten minder toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Het aandeel van deze specifieke passanten wordt vastgesteld op basis van marktonderzoek door de afdeling Market Research (zie beschrijving A8 OU Consumers).
- Expeditieruimten in het terminalcomplex worden gebruikt voor niet luchtvaartactiviteiten en op grond daarvan toegerekend aan niet luchtvaartactiviteiten.
- Ruimtes welke zijn gereserveerd voor permanent gebruik van Non-Aviation worden toegerekend aan Non-Aviation.

* Als peildatum voor de vaststelling van deze verdeelsleutel geldt 1 juli van elk jaar. De verdeling van m² zoals die op dat moment worden gebruikt, wordt gebruikt voor de toerekening van afschrijvingskosten- en activa 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.

Stap 4

De kosten per gebouwdeel worden toegerekend aan de verschillende PMC's op basis van de vastgestelde m² verdeelsleutel per gebouwdeel.

Wijze en frequentie van meten:

De m² sleutel wordt per 1 juli van het jaar voorafgaand aan het tariefjaar vastgesteld.

Beheerder:

Controller van de afdeling Terminal Real Estate

Allocatiesleutel A11 OU Aviation – Ongedeelde activa: 100% PMC Aviation of 100% PMC Security

Kostenplaatsen van de afdeling Bagage – A11a – 100% PMC Aviation of 100% PMC Security

Allocatie aan: PMC' s Aviation, Security

Beschrijving afdeling:

Zie voor exploitatiekosten A1c.

In deze allocatie worden alleen de activa en de bijhorende afschrijvingskosten verantwoord.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|----------------------------|--------------------------|--|---|
| 20340 | BG/OPS/M Manager OPS | Management operationele afdeling (met medewerkers in continudienst en dagdienst) binnen afdeling Bagage (zie ook A1c). | Bagage systemen en –materieel, bagage security apparatuur |

Soort kosten:

Afschrijvingen

Soort opbrengsten:

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Deze kostenplaats heeft activa die ofwel geheel gealloceerd worden naar de PMC Aviation ofwel geheel naar de PMC Security al naar gelang de functionaliteit. In de bagagekelder zijn naast de bagage systemen ten behoeve van Aviation ook activa aanwezig die in gebruik zijn in verband met security maatregelen. Deze activa worden beheerd door de afdeling bagage en de bijbehorende kosten (activa, afschrijvingen) worden toegerekend aan de PMC Security.

Wijze en frequentie van meten:

Allocatie vindt plaats op grond van vastgelegde sleutels in het activa register.

Beheerder:

Controller van de afdeling Bagage

Allocatiesleutel A12 OU Aviation**Kostenplaatsen van de afdeling Airfield Maintenance Services/Equipment & Fleetmanagement – A12a – Gedeelde sleutel op basis van gebruik wagenpark****Allocatie aan: Alle PMC's****Beschrijving afdeling:**

De afdeling Airfield Maintenance Services/Equipment & Fleetmanagement is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het wagenpark van Schiphol Group.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|----------------------------|----------------------------|---|--|
| 40346 | AMS/EFM/FM Fleetmanagement | Beheer wagenpark van Schiphol Group, zowel van voer- en werktuigen voor uitvoering van werkzaamheden aan airside (zoals crashtenders, sneeuwvoertuigen, auto's operationele dienst) als van voertuigen in gebruik aan landside (MT lease auto's, dienstvoertuigen, Transcar auto's (zie D2a)) | Voertuigen |
| 40347 | AMS/EFM/G Garage | Onderhoud wagenpark van Schiphol Group, zowel van voer- en werktuigen voor uitvoering van werkzaamheden aan airside (zoals crashtenders, sneeuwvoertuigen, auto's operationele dienst) als van voertuigen in gebruik aan landside (MT lease auto's, dienstvoertuigen, Transcar auto's) | Voertuigen en werktuigen |
| 40349 | AMS/EFM/M Manager | Management afdeling Equipment & Fleetmanagement binnen afdeling AMS | Geen |

Daarnaast worden bij deze afdeling de voertuigen van andere Nederlandse luchthavens, SDBV en Cargonaut beheerd en onderhouden. Zie hiervoor D2a en D2b

Soort kosten:

De kosten van beheer, onderhoud, afschrijving en brandstof van de voertuigen van het wagenpark. Inclusief kosten van de afdeling.

Soort opbrengsten:

Opbrengsten uit onderhoud van wagenpark van andere Nederlandse luchthavens, SDBV en Cargonaut. Voor calculatiewijze zie 'Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten' D2b.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De activiteiten van deze afdeling worden uitgevoerd ten behoeve van alle PMC's. Voor de kosten geldt dat deze worden gealloceerd op basis van gebruik van deze voertuigen. Het gebruik is vastgesteld op afdelingniveau. De transcarvoertuigen worden op basis van gehuurde uren toegerekend. Alle overige voertuigen kunnen rechtstreeks aan een afdeling worden toegerekend. Vervolgens wordt de allocatiesleutel zoals die geldt voor de betreffende afdeling gebruikt voor de toerekening naar de verschillende PMC's. Aldus ontstaat een algemene gedeelde sleutel die gebruikt wordt voor de toerekening van alle kosten en opbrengsten van deze kostenplaatsen.

De kosten die kunnen worden toegerekend aan SDBV en Cargonaut worden al met een interne doorbelasting (tegen integrale kostprijs) toegerekend. Voorkeur heeft toerekening middels allocatie. De toerekening naar SDBV en Cargonaut en SDBV moet echter wel plaatsvinden middels een doorbelasting om verslaggevingtechnische redenen. Het effect is dat op de kostenplaatsen van Equipment en Fleetmanagement nog de kosten staan voor SDBV en Cargonaut, maar ook de opbrengsten, per saldo dus nul. Bij de vaststelling van de sleutel op basis van het gebruik van het wagenpark wordt vervolgens geen rekening meer gehouden met het gebruik door Cargonaut en SDBV.

Wijze en frequentie van meten:

Peilmoment voor de vaststelling van de verdeelsleutel is het Business Plan/Budget waarbij gekeken wordt naar het verbruik per afdeling in de afgelopen periode.

Met betrekking tot de activa wordt een onderscheid gemaakt tussen activa die voor 100% ten behoeve van één afdeling zijn en gedeelde activa. Voor de 100% activa wordt de verdeelsleutel van die afdeling gebruikt. Voor de gedeelde activa wordt de algemene sleutel (zoals boven beschreven) gebruikt voor de verdeling.

Beheerder:

Controller van de afdeling Airfield Maintenance Services

4.2 Allocaties OU Consumers

De OU Consumers wordt voornamelijk gealloceerd aan de volgende PMC's:

- PMC Concessies (201)
- PMC Parking (202)
- PMC Ad's & info (203)
- PMC Privium (205)
- PMC Consumers International (206)

Getracht is om de afdelingen (kostenplaatsen) zoveel mogelijk aan één PMC te kunnen alloceren, ten behoeve van vereenvoudiging van de toerekening (100% allocatiesleutels in plaats van gedeelde allocatiesleutels) en van de analyse.

Bij OU Consumers zijn de volgende allocatiesleutels per kostenplaats te onderscheiden:

- A1 100% PMC Concessies
- A2 100% PMC Parking
- A3 100% PMC Ad's & info
- A4 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel kosten luchtvaartactiviteiten
- A5 100% PMC Consumers International
- A6 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel Opbrengsten (PMC's Concessies, Parking, Ad's & info, Privium en Consumers International)
- A7 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel FTE (PMC's Concessies, Parking, Ad's & info, Privium en Consumers International)
- A8 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel registratie diverse activiteiten (PMC's Aviation, Concessies en Parking)
- A9 Diverse PMC's op basis van gedeelde combinatiesleutels afhankelijk van kostensoort: opbrengsten, FTE en registratie diverse activiteiten ((PMC's Aviation, Concessies, Real Estate, Parking, Privium)

Alleen de sleutels A4, A8 en A9 hebben effect op de toerekening van kosten en opbrengsten naar luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation & PMC Security). Hierna wordt daarom alleen de allocatie van die kostenplaatsen binnen de OU Consumers beschreven waar deze sleutels (A8 en A9) worden gehanteerd.

Allocatiesleutel A4 OU Consumers – Gedeelde sleutel kosten luchtvaartactiviteiten

Kostenplaats van Privium – A4 – Gedeelde sleutel kosten luchtvaartactiviteiten

Allocatie aan: PMC' s Privium, Security

Beschrijving afdeling:

De afdeling Privium is verantwoordelijk voor de exploitatie van het loyaliteitsprogramma Privium.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|-------------------|---|--|
| 30209 | Privium | Exploitatie Privium product: Administratie/beheer ledenbestand; promotie, ledenwerving. | Div. inventaris: Privium service centre, inventaris op parkeerplaatsen. <u>Automatische Grens Passage (AGP).</u> |

Verwijderd:

Soort kosten:

Voornameijk personeelskosten en commerciële kosten

Soort opbrengsten:

Opbrengst Privium lidmaatschappen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De kosten voor de Automatische Grens Passage (AGP), welke gebruikt worden voor het Privium product, worden direct gealloceerd naar de PMC Privium. Deze toerekening is inclusief de daarmee samenhangende ontwikkelingskosten.

Verwijderd: Aangezien de

Verwijderd:

Verwijderd: Security

Verwijderd: ,

Verwijderd: wordt als een proxy voor de toerekenbare opbrengsten het bedrag van de kosten van de Automatische Grens Passage toegerekend vanuit de opbrengsten van Privium naar de PMC Security.

Wijze en frequentie van meten:

De verdeelsleutel wordt jaarlijks (in augustus, ten behoeve van het Business Plan/Budget voor het volgende jaar) vastgesteld.

Beheerder:

Controller van de OU Consumers

Allocatiesleutel A8 OU Consumers – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten**Kostenplaats van Market Research – A8 – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten****Allocatie aan: PMC' s Aviation, Concessies, Parking****Beschrijving afdeling:**

De afdeling Market Research voert marktonderzoek uit onder consumenten, passagiers en zakelijke klanten van Schiphol Group.

| Kosten- plaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|--------------------------------------|--|--|--|
| 30330 | (Staf)afdelingen DBU/Market Research | Marktonderzoek t.b.v. marketing- en beleidsbeslissingen, genereren nieuwe markt-, product- en klant informatie, Continu Onderzoek passagiers | Geen |

Soort kosten:

Voornameijk personeelskosten en externe kosten voor marktonderzoek

Soort opbrengsten:

Verkoop van data (onderzoeksresultaten), concessie inkomsten Mobile Centre (derden die onderzoeken verrichten in de terminal) en inkomsten uit verkoop email adressen door het NIPO.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De afdeling Market Research verricht werkzaamheden/onderzoek voor meerdere PMC's. De verdeelsleutel voor de toerekening van de kosten van de afdeling wordt vastgesteld op basis van de verdeling van de vragen in het Continu Onderzoek.

Het grootste deel van de tijd van de afdeling en daarmee ook van de kosten, wordt besteed aan het Continu onderzoek. De verdeling van vragen in het Continu Onderzoek vormt daarom een goede weerspiegeling van de mate waarin de afdeling voor de verschillende PMC's werkzaamheden verricht.

Wijze en frequentie van meten:

De verdeelsleutel wordt jaarlijks (in augustus, ten behoeve van het Business Plan/Budget voor het volgende jaar) vastgesteld. De verandering in de vragen is zeer beperkt.

De opbrengsten worden naar rato van de gealloceerde kosten toegerekend.

Beheerder:

Controller van de OU Consumers

Allocatiesleutel A9 OU Consumers – Gedeelde combinatiesleutels afhankelijk van kostensoort: opbrengsten, FTE en registratie diverse activiteiten

Kostenplaatsen van de afdeling E-Products – A9 Gedeelde combinatiesleutels afhankelijk van kostensoort: opbrengsten, FTE en registratie diverse activiteiten

Allocatie aan: PMC' s Aviation, Concessies, Real Estate, Parking, Privium

Beschrijving afdeling:

De afdeling E-Products is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de website schiphol.nl.

| Kosten-plaats nummer | Kostenplaats Naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|----------------------|--|--|-------------------------------------|
| 30130 | Consumer Products/Travel services/e-Products | Beheer en onderhoud van de website schiphol.nl | Geen |

Soort kosten:

Personeelskosten, marketingkosten (ten behoeve van PMC Concessies), allocatie systeemkosten van ICT

Soort opbrengsten:

Geen opbrengsten ten behoeve van Aviation

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Aangezien de website betrekking heeft op verschillende producten van verschillende PMC's zijn de kosten en opbrengsten van deze afdeling niet rechtstreeks toe te rekenen aan één PMC. De toerekening verschilt per kostensoort:

- De opbrengst die gerealiseerd wordt door E-products betreft concessie die wordt betaald door externe partijen die gebruik maken van Schiphol.nl als market place. Hiertoe is een aantal affiliate deals afgesloten met diverse partijen. De opbrengsten worden daarom voor 100% toegerekend naar de PMC Concessies.
- De kosten (Cognos rekeningen 400000-499999 met uitzondering van 409030 Commerciële kosten) van de afdeling E-Products, worden toegerekend naar de verschillende PMC's op basis van de bezoekers per onderdeel van de site. Het aantal bezoekers per pagina wordt automatisch vastgelegd, en hierover wordt eenmaal per kwartaal gerapporteerd. Toerekening vindt plaats naar de PMC's Aviation, Concessies, Real Estate, Parking, en Privium.

NB. Kosten van onderhoud en beheer van de site worden niet geregistreerd per onderdeel van de site. Directe toerekening naar de betreffende PMC's is daardoor niet mogelijk. Daarom is gekozen voor aantal bezoekers per pagina.

Wijze en frequentie van meten:

De verdeelsleutel voor de toerekening in een jaar wordt vastgesteld in augustus van het voorgaande jaar, op basis van de meting van het tweede kwartaal (voortschrijdend jaar).

- De marketingkosten (Cognos rekening 409030 Commerciële kosten), die gemaakt worden voor schiphol.nl zijn specifiek om de omzet van concessies e-products te verhogen. Dit betreft kosten voor bijvoorbeeld radiocampagnes of advertenties waarin de commerciële producten, die verkrijgbaar zijn via Schiphol.nl, worden gepromoot. Allocatiesleutel: 100% PMC Concessies.

NB. De activa van E-Products betreffen investeringen in ICT systemen. Deze activa zijn bij OU ICT opgenomen in het activaregister en hebben de allocatiesleutel die ook voor de kosten wordt gebruikt, namelijk verdeling naar PMC's op basis van de bezoekers per onderdeel van de site.

Beheerder:

Controller van de OU Consumers

4.3 Allocaties OU SRE en SRE deelnemingen

De OU SRE wordt voornamelijk gealloceerd aan de volgende PMC's:

- PMC Real Estate (301)
- PMC Rental Terminal (302)

De SRE deelnemingen (nationaal en internationaal) worden (naar rato van het aandeel van SRE/SG in deze dochters en joint ventures) gealloceerd aan de volgende PMC:

- PMC Real Estate (301)

Getracht is om de afdelingen (kostenplaatsen) zoveel mogelijk aan één PMC te kunnen alloceren, ten behoeve van vereenvoudiging van de toerekening (100% allocatiesleutels in plaats van gedeelde allocatiesleutels) en van de analyse. Binnen OU SRE zijn er specifieke kostenplaatsen die geheel naar PMC Rental Terminal worden gealloceerd.

Bij OU SRE en SRE deelnemingen zijn de volgende allocatiesleutels per kostenplaats te onderscheiden voor de Winst en Verliesrekening:

- A1 100% PMC Real Estate
- A2 100% PMC Rental Terminal

Beide allocatiesleutels hebben géén effect op de toerekening van kosten en opbrengsten naar luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation & PMC Security). Los van de doorbelastingen is er aldus geen sprake van toerekening van exploitatiekosten vanuit deze OU's naar de PMC's Aviation en Security. De allocatiesleutels voor de Winst en Verliesrekening van de OU SRE en van de SRE deelnemingen worden hier daarom niet nader beschreven.

Alle activa van OU SRE en SRE deelnemingen worden gealloceerd naar de PMC Real Estate (301) omdat deze activa direct gerelateerd zijn aan de vastgoedactiviteiten.

Toerekening van kosten / activa die verband houden met het aanhouden van strategische grondreserves ten behoeve van toekomstige luchtvaart activiteiten (kostenplaats 70410):

Schiphol Group heeft reeds diverse grondposities, gelegen rondom de luchthaven Schiphol, in eigendom. Tevens koopt Schiphol Group (van tijd tot tijd) nieuwe strategische grondposities, zodat de toekomstige uitbreiding van de luchthaven gerelateerde activiteiten veilig gesteld kan worden. Op termijn is deze extra areaalruimte benodigd om te kunnen voldoen aan de wettelijk vastgelegde verplichting om Schiphol verder als Mainport te kunnen ontwikkelen. Conform de bepalingen uit de Wet luchtvaart is Schiphol Group verplicht om invulling te geven aan de continuïteit van de Mainport (zie art 8.2a lid 3 en 8.25a). Om aan deze verplichtingen te kunnen voldoen moet Schiphol tijdig over de benodigde gronden kunnen beschikken om capaciteitsuitbreidingen te kunnen realiseren.

Deze activa worden in de Jaarrekening, op basis van IFRS, aangemerkt als "Activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van toekomstige operationele activiteiten". De gronden mogen niet worden toegerekend aan de RAB voor luchtvaartactiviteiten. In tegenstelling tot de overige activa in aanbouw of ontwikkeling wordt over de strategische grondreserves ook geen bouwrente berekend, zolang deze gronden niet in ontwikkeld zijn voor luchtvaartactiviteiten. Ten behoeve van een gedeeltelijke dekking van het kapitaalbeslag door deze grondreserves, wordt er op het moment van ingebruikname wel bouwrente berekend ter hoogte van het risicovrije rendement (op gelijke wijze bepaald als de factor Rf zoals toegelicht onder hoofdstuk 9.1.2) voor de vijf daaraan voorafgaande jaren, voorzover deze gronden deze jaren ook daadwerkelijk in eigendom van Schiphol Group waren. Eventuele opbrengsten die door de gronden gegenereerd zijn worden hier op in mindering gebracht. Het aldus berekende bedrag aan bouwrente wordt opgenomen in de

activering van de betreffende gronden. Op deze geactiveerde bouwrente wordt niet afgeschreven.

Beheerder: Controller Schiphol Real Estate

4.4 Allocaties OU ICT

Beschrijving afdeling:

De afdeling Informatie & Communicatie Technologie_(ICT) draagt binnen Schiphol Group op centraal niveau zorg voor ICT diensten.

De OU ICT wordt gealloceerd aan bijna alle PMC's.

Met betrekking tot de kosten van de service unit ICT wordt de volgende onderverdeling gehanteerd:

1. specifieke beheerkosten
2. generieke beheerkosten,
3. kosten van de afdeling Corporate Information Management (CIM)
4. projectkosten (niet activeerbaar)
5. afschrijvingen (en activa)

1. Specifieke beheerkosten

Specifieke kosten voor beheer zijn kosten die gemaakt worden voor het beheer van applicaties in opdracht van interne opdrachtgevers. Deze kosten worden jaarlijks per applicatie berekend en vastgelegd in een Financiële Onderligger SLA. In de SLA staan naast de jaarlijkse beheerkosten ook de afgesproken performance en voorwaarden beschreven. Het SLA wordt ondertekend door een accountmanager ICT en de opdrachtgever. Het totaal aan afgesloten SLA's en de daarbijbehorende beheerkosten worden jaarlijks bijgewerkt in een SLA-lijst.

2. Generieke beheerkosten

Generieke kosten voor beheer zijn kosten die gemaakt worden voor het beheer van applicaties voor meerdere opdrachtgevers of Schiphol Group in het algemeen. Hieronder vallen: Data- en telecommunicatiekosten (vast en mobiel), kosten infrastructuur, kantoorautomatisering (incl kosten van PC's), 1^e en 2^e lijns support kantoorautomatisering en 50% van de overheadkosten. Onder overheadkosten wordt verstaan: kosten van General Manager, Secretariaat, Communicatie, P&O en Control.

Het totaal van de generieke beheerkosten ICT wordt verdeeld over de verschillende afdelingen aan de hand van de sleutel/wegingsfactor: De sleutel is gebaseerd op de aantallen mobiele telefoontoestellen, user-ID's en PC's in gebruik bij de afdelingen. Daar het gebruik van een mobiele telefoon niet even zwaar weegt als het gebruik van een PC is een wegingsfactor toegevoegd: 10% mobiele telefoontoestellen, 30% user-ID's en 60% PC's / laptops per afdeling.

3. Projectkosten (niet activeerbaar)

Projectkosten zijn kosten die ICT maakt voor projecten en die niet activeerbaar zijn. Het gaat hierbij om personeelskosten, kosten voor inleenkrachten, kosten voor uitbestedingen, maar ook kosten voor niet activeerbare hard- en software, supplies, kantoorbenodigdheden, overige materialen en opleidingen. Per project worden in Oracle de kosten die ICT maakt geregistreerd. In de taakstructuur van de projecten wordt onderscheid gemaakt in activeerbare- en niet-activeerbare kosten. Zowel interne als externe medewerkers verantwoorden hun uren op de desbetreffende projecten. Het uurtarief waartegen zij dit doen is een gemiddeld uurtarief per functie. In dit uurtarief is ook 50% van de overheadkosten opgenomen. Onder overheadkosten wordt verstaan: kosten van General Manager, Secretariaat, Communicatie, P&O en CON (decentraal).

4. Kosten van de afdeling Corporate Information Management (CIM)

De afdeling CIM stelt beleid vast inzake ICT voor de totale Schiphol Group. Tevens initieert zij innovatieve ontwikkelingen voor de business als geheel.

5. Afschrijvingen (en activa)

Bij ICT wordt een groot deel van de ICT systemen geactiveerd van Schiphol Group en worden de desbetreffende afschrijvingskosten verantwoord. Systemen waarbij de ICT techniek verweven is met de operationele techniek (bijvoorbeeld bagage) worden bij de betreffende operationele afdeling beheerd en geactiveerd.

Onderstaand een tabel met de verschillende sleutels voor de allocatie van de activa

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Sleutels | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|------------------------------|--|--|
| 60300 | T/EXP Afdelings-activiteiten | 100% PMC Ad's & Info 100% PMC Aviation 100% PMC Parking 100% PMC Participations 100% PMC Privium 100% PMC Real Estate 100% PMC Concessies 100% PMC Security 100% PMC Service units Gedeelde sleutel investeringsprojecten | Software, ontwikkeluren Software, hardware, ontwikkeluren, CUSSCI kiosken Ontwikkeluren Niet materieel Ontwikkeluren Ontwikkeluren Ontwikkeluren Software, ontwikkeluren, hardware (o.a. iris camera's) Software, ontwikkeluren, hardware (o.a. monitoren), installaties, gebouwen, computer-ruimten en bouwkundige voorzieningen Ontwikkeluren, hardware (o.a. Schiphol Dynamic Display) |

* Op de Schiphol Dynamic Displays wordt vluchtinformatie en overige operationele informatie aangeboden. Daarnaast kunnen op deze schermen commerciële boodschappen worden gepresenteerd. De verdeelsleutel voor deze schermen wordt bepaald op grond van meting van het gebruikte oppervlakte, gewogen naar tijd. Minimaal de helft van deze schermen is in gebruik voor informatie ten behoeve van luchtvaartactiviteiten. In het terminalcomplex zijn ook dergelijke dedicated Non-Aviation schermen aanwezig. Deze zijn niet geactiveerd op deze post bij ICT, maar worden rechtstreeks bij de (Non-Aviation) gebruiker verantwoord.

Soort opbrengst:

Opbrengsten uit activering van interne uren en/of bouwrente i.v.m. projecten die leiden tot een activum.

Allocatiesleutel

Specifieke en generieke beheerskosten

De specifieke en generieke beheerskosten zijn relatief constant over de tijd. De sleutel die gebruikt wordt voor de toerekening wordt voor deze kostensoorten vastgesteld bij de business

planning. Peildatum voor de vaststelling van deze sleutel is in april, voorafgaand aan het betreffende jaar. Indien in het lopende jaar (bij de vaststelling van het Business Plan/Budget voor het volgende jaar) blijkt dat de werkelijke verdeling afwijkt van de verdeling zoals opgesteld bij Business Plan/Budget, dan wordt hiervoor ook de verdeelsleutel van het lopende jaar aangepast.

De verdeelsleutel voor de specifieke en generieke beheerskosten wordt als volgt vastgesteld: Voor elke OU wordt een budget opgesteld voor de specifieke en de generieke beheerskosten. Vervolgens wordt aan de afdeling gevraagd hoeveel procent van hun ICT activiteiten zij uitvoeren voor welke PMC. De som van de specifieke en generieke beheerskosten per PMC wordt gedeeld door het totaal van deze kosten, om te komen tot de percentages voor de toerekening.

Projectkosten (niet activeerbaar)

Voor de niet activeerbare projectkosten wordt dezelfde werkwijze gevolgd, met als belangrijk verschil dat de projectkosten wel vaak wijzigingen ten opzichte van de planning. Daarom wordt in juli van het lopende jaar vastgesteld wat de verwachte werkelijke verdeling van de projectkosten per afdeling is. Deze verdeling wordt gebruikt voor de vaststelling van de verdeelsleutel die vervolgens wordt gehanteerd voor de werkelijke projectkosten.

Kosten van de afdeling CIM

De kosten van CIM worden verdeeld over de PMC's, conform de gemiddelde verdeling van de drie voorgaande kostensoorten: som van specifieke beheerskosten ICT, van generieke beheerskosten ICT, en projectkosten per PMC. Aangezien de sleutel voor de projectkosten gedurende het jaar wordt aangepast voor de verwachte werkelijke verdeling, wordt ook de sleutel voor de verdeling van de kosten van CIM gedurende het jaar nog aangepast.

Afschrijvingen

Voor activa geldt dat de verdeelsleutels worden vastgelegd in het activaregister. De afschrijvingskosten en activa worden daardoor op basis van deze vastlegging toegerekend naar de verschillende PMC's.

De toerekening aan de verschillende PMC's vindt plaats op basis van gebruik van de PMC's. Dit gebruik wordt bij aanvang van een project reeds vastgelegd in het beslisdocument. Indien de aanschafwaarde van het activum lager is dan € 50.000, wordt het item toegewezen aan een PMC door de betreffende manager die de aankoop heeft goedgekeurd.

Als het activum door alle PMC's wordt gebruikt (generiek) wordt het activum voor 100 % toegerekend aan de PMC Service Units, welke vervolgens middels de 'algemene Staven sleutel' die ook gehanteerd wordt voor de kosten van de centrale stafafdelingen (zie beschrijving allocaties Staven A5 wordt gealloceerd).

Wijze en frequentie van meten:

Eens per jaar worden de aantallen telefoontoestellen, user-ID's en PC's geteld en geverifieerd met de afnemers.

Beheerder:

Controller OU ICT

4.5 Allocaties OU PRO

Als gevolg van de methodiek van doorbelasten (zie beschrijving doorbelastingen D1 en D2 OU PRO), is het exploitatieresultaat van de OU PRO nihil.

De OU PRO heeft geen activa.

4.6 Allocaties OU Staven + OU Concern

De OU Staven en OU Concern worden gealloceerd aan alle PMC's. De OU Concern wordt alleen gebruikt voor boekhoudkundige correcties (bijvoorbeeld de doorbelasting van het resultaat van PRO, welke vervolgens met de algemene verdeesleutel van de Staven wordt toegerekend naar verschillende PMC's).

Bij OU Staven zijn de volgende allocatiesleutels per kostenplaats te onderscheiden:

- 100% PMC Schiphol Buitenlandse deelnemingen (401) (A1)
- Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel Facilitaire Dienst, Huurkosten (A2)
- Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel Facilitaire Dienst, Overige kosten (A3)
- Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel Verzekeringskosten (A4)
- Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel (A5)
- Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel personeelskosten (A6)

Alle activa van OU staven (kantoormeubilair, kasten e.d.) worden gealloceerd op basis van de sleutel: Gedeelde sleutel Facilitaire Dienst, Overige kosten (zie beschrijving A3).

Allocatiesleutel A1 OU Staven – 100% directe toewijzing aan PMC Buitenlandse deelnemingen

Kostenplaats van Schiphol International Staf – A1 – 100% PMC Buitenlandse deelnemingen

Allocatie aan: PMC Buitenlandse deelnemingen

Beschrijving afdeling:

Schiphol International houdt zich bezig met internationale activiteiten.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|----------------------------|-----------------------------|---|--|
| 10290 | Schiphol International Staf | Exporteren AirportCity formule, eventueel door samenwerking of deelneming in buitenlandse luchthavens (exploitatie Terminal 4 JFK Airport/New York, Brisbane) | Geen |

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Gezien de aard van de werkzaamheden worden alle kosten van SI-staf gealloceerd aan de PMC Buitenlandse deelnemingen.

Beheerder:

Controller van de OU Staven

Allocatiesleutel A2 OU Staven Facilitaire Dienst, Huurkosten – gedeelde sleutel zie in tekst

Kostenplaats van Facilitaire Dienst, Huisvesting & Diensten – A2 – gedeelde sleutel

Allocatie aan: alle PMC's

Beschrijving afdeling:

De facilitaire dienst is verantwoordelijk voor een groot aantal facilitaire zaken ten behoeve van de medewerkers van Schiphol Group op de locatie Schiphol.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|---|--------------------------------------|-------------------------------------|
| 10341 | P&O Facilitaire Dienst/Huisvesting & Diensten | Facilitaire zaken m.b.t. huisvesting | zie A3 |

Soort kosten:

Kosten voor huisvesting. Dit betreft allereerst kosten die door SRE worden doorbelast aan kostenplaats 10341 voor huur van diverse ruimten (zie beschrijving D2 OU SRE). Met ingang van 2009 wordt in het kader van vereenvoudiging huurkosten voor diverse SRE panden direct doorbelast van SRE aan de gebruiker van het pand (zie hiervoor doorbelasting D6 OU SRE). Het betreft de gehuurde ruimten in delen van WTC en Outlook (aan Consumers), Gebouw 72, Triport, ACC gebouw, Skyport, Transview, (aan Aviation en Security). De overige panden worden nog wel door SRE doorbelast aan kostenplaats 10431 en vervolgens gealloceerd door middels van Staven A2.

Daarnaast worden op deze kostenplaats de huurkosten van het Schiphol Gebouw verantwoord. Het Schiphol Gebouw is eigendom van het Airport Real Estate Basisfonds C.V. (AREB). SRE BV (100 % dochter van NVLS) heeft een 60,25 % belang in AREB. De overige 39,75 % is in eigendom van derden (21,73 % ACRE fund NV, welke wordt gevormd door o.a. verschillende pensioenfondsen; overige 18,02 % andere beleggers). SRE BV heeft geen meerderheid van stemmen in AREB.

Aangezien de huur van het SHG dus voor 60,25 % een interne levering betreft, wordt voor 60,25 % van de huurprijs de historische kostprijs (integrale kostprijs) gehanteerd. De andere 39,75 % is gelijk aan de actuele externe prijs. Deze actuele externe prijs is vastgesteld, na consultatie van DTZ Zadelhoff, op basis van een vergelijking met overige gebouwen op Schiphol Centrum. Te denken valt hierbij aan Triport en Avioport (pal naast SHG gelegen kantoorgebouw). De huurprijs is vastgesteld in 2001 op grond van een meerjarencontract en geïndexeerd conform de in de vastgoed markt gebruikelijke ROZ/IPD index. Het SHG is in 2004 en 2005 in 2 tranches ondergebracht in het ACRE fund.

De kostprijs per m² vvo wordt vastgesteld op basis van de kostprijs van het SHG, gedeeld door het aantal m² vvo dat is vastgesteld gebruik makende van de NEN-methodiek zoals beschreven bij D18 OU Aviation.

Verwijderd:

Verwijderd: 50

Verwijderd: 50

Verwijderd: 28,27

Met opmaak: Niet Markeerstiftmarkering

Verwijderd: 50

Verwijderd: 50

Verwijderd: 50

Verwijderd:

Soort opbrengsten:

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De kosten van de Facilitaire dienst worden niet verdeeld volgens de algemeen geldende sleutel voor de stafafdeling (zie A5a). Dit omdat de dienstverlening van FD wezenlijk anders is dan de rest van de staven en aangezien het hier om een substantieel bedrag gaat. Ten behoeve van de toerekening van kosten van de facilitaire dienst wordt verder een onderscheid gemaakt tussen huurkosten en de overige kosten (zie beschrijving sleutel A3). De diensten huur van ruimten

(kantoor, magazijn) worden gebruikt door alle PMC's. De verdeelsleutel voor deze kosten wordt vastgesteld op basis van het m² gebruik (kantoor- en magazijnruimte) per afdeling en vervolgens op basis van de toewijzing van de afdelingen naar PMC's.

Voor de Service Units en Staven worden de m²'s op de onderstaande manier verdeeld over de PMC's:

- Voor Staven geldt dat de huurkosten die aan hen zijn toe te wijzen worden gealloceerd op basis van de algemene verdeelsleutel van de centrale stafafdelingen (A5).
- Voor OU-ICT geldt dat de huurkosten die aan hen zijn toe te wijzen worden gealloceerd op basis van de gemiddelde allocatiesleutel van de totale ICT kosten.
- Voor PRO geldt dat de huurkosten die aan hen zijn toe te wijzen worden gealloceerd op basis van de algemene verdeelsleutel van de centrale stafafdelingen (A5). Dit omdat de winst die PRO maakt (omdat zij geen doorbelasting ontvangen van OU ICT en OU Staven) naar OU Concern wordt doorbelast en vervolgens ook met deze algemene sleutel wordt gealloceerd. Zo worden de opbrengst en de kosten die daarbij horen op dezelfde wijze gealloceerd (zie beschrijving doorbelastingen D1 en D2 OU PRO).

Bij de toerekening wordt het principe van marktprijs gehanteerd.

Wijze en frequentie van meten:

Het m² gebruik van de afdelingen wordt vastgesteld op basis van het overzicht (van SRE) welke maandelijks wordt geproduceerd op grond van het werkelijke gebruik van de hoeveelheid m²'s in de verschillende gebouwen. FD bepaalt van deze m²'s welke afdelingen deze bezetten. Vervolgens wordt de allocatie per afdeling gebruikt voor de toerekening naar PMC's.

Beheerder:

Controller van de OU Staven

Allocatiesleutel A3 OU Staven Facilitaire Dienst, Overige kosten– gedeelde sleutel zie in tekst

Kostenplaatsen van de afdeling Facilitaire Dienst – A3 – gedeelde sleutel

Allocatie aan: alle PMC's m.u.v. PMC Binnenlandse Deelnemingen

Beschrijving afdeling:

De facilitaire dienst (FD) is verantwoordelijk voor een groot aantal facilitaire zaken ten behoeve van de medewerkers van Schiphol Group op de locatie Schiphol.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|----------------------------|--|--|--|
| 10341 | P&O Facilitaire Dienst/Huisvesting & Diensten | Facilitaire zaken, gebouwfaciliteiten, schoonmaak, kantoormeubilair, vergaderapparatuur m.u.v. huurkosten zie A2 | Kantoormeubilair |
| 10342 | P&O Facilitaire Dienst/Logistiek & Voertuigen | Transportopdrachten | Geen |
| 10343 | P&O Facilitaire Dienst/Informatie voorziening & Vormgeving | Abonnementen, documentatie | Geen |
| 10344 | P&O Facilitaire Dienst/Facilitair Dienstencentrum | Frontoffice activiteiten | Geen |
| 10346 | P&O Facilitaire Dienst/Facilitaire Dienst Top | Management van facilitaire dienst | Inrichting en kantoormeubilair, bouwkundige voorzieningen Schipholgebouw |

Soort kosten:

Afdelingskosten zoals personeelskosten, onderhoudskosten, kantoorkosten, materiaalkosten, afschrijvingskosten en inkoopkosten consumptiekaarten

Soort opbrengsten:

Opbrengsten van de consumptiekaarten

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De overige diensten van FD (anders dan huisvesting) worden niet gebruikt door alle PMC's. De PMC's Regionale Luchthavens en Overige Deelnemingen krijgen geen kosten toegerekend, aangezien de Facilitaire Dienst niet voor deze onderdelen werkt.

De activa van OU staven betreffen kantoormeubilair, kasten en dergelijke. Deze activa worden ook gealloceerd naar PMC's op basis van de boven beschreven sleutel. De personeelskosten per PMC vormen een goede maatstaf voor deze activa die door de Staven voor deze PMC's worden aangehouden, aangezien er een directe relatie bestaat tussen aantal medewerkers / salariskosten per medewerker en de facilitaire activa die voor hen in gebruik zijn. De facilitaire activa worden niet aangehouden ten behoeve van de PMC Binnenlandse Deelnemingen. De

medewerkers van deze PMC zijn namelijk niet gehuisvest in de kantoorgebouwen die de facilitaire dienst bedient.

Wijze en frequentie van meten:

De verdeelsleutel voor deze kosten wordt vastgesteld op basis van het aandeel in de personeelskosten per PMC. Deze sleutel wordt daarom pas opgesteld nadat alle andere verdeelsleutels per afdeling bekend zijn.

Beheerder:

Controller van de OU Staven

Allocatiesleutel A4 OU Staven Verzekeringskosten– gedeelde sleutel zie in tekst**Kostenplaatsen van de afdeling Corporate Treasury– A4 –gedeelde sleutel****Allocatie aan:** alle PMC's**Beschrijving afdeling:**

Afdelingskosten worden via de staven sleutel gealloceerd, deze allocatie betreft alleen de verzekeringskosten.

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|--|---|-------------------------------------|
| 10245 | Corporate Treasury /Insurance Management | Verzekeringskosten (van gedeelte objecten zoals het terminal-complex, landzijdige infrastructuur) | Geen |

Ná 11 september 2001 is extra aandacht ontstaan voor de beveiliging van burgerluchtvaart. Dit heeft onder meer tot gevolg gehad dat de verzekeringspremies exponentieel stegen en dat de algemene terrorismedekking werd uitgesloten. Schiphol Group heeft de keuze gemaakt om de terrorisme dekking mee te verzekeren voor het gehele gebied. Vervolgens hebben de aanslagen in Madrid en Londen geleid tot een situatie van structurele dreiging. De dreigingstatus van de luchthaven werd 'business as usual'. De opvatting van Schiphol Group is, dat de dreigingstatus daarmee geldt voor de gehele bedrijfsvoering, en dus voor alle gebruikers. Daarbij komt dat door de invoering van decentrale security vanaf 1 december 2005 de beveiligingsstatus van de terminal is gewijzigd. De Security Restricted Area begint nu pas ná de decentrale security. De rest van de terminal is gebied voor algemene bedrijfsvoering.

Soort kosten:

Verzekeringskosten

Soort opbrengsten:

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Schiphol Group hanteert voor de toerekening van verzekeringskosten het uitgangspunt dat als gebruikers van het verzekerde gebied de lasten ondervinden van de 'market place' Schiphol, het redelijk is dat zij daar individueel ook de lasten van ondervinden. De kosten voor de verzekeringen worden daarom toegerekend aan de gebruikers van het verzekerde gebied / van de verzekerde waarde.

De verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van de herbouwwaarde per verzekerd object en de gebruiker van dit object. Belangrijkste gedeelde objecten zijn het terminal complex (toerekening op basis van m² verdeling, zie A10 OU Aviation) en de landzijdige infrastructuur (toerekening van de objecten op basis van de verkeerstellingen, zie A5 OU Aviation). De kosten voor terrorismedekking van bedrijfsschade worden toegerekend op basis van verdeling van de omzet per PMC.

Wijze en frequentie van meten:

De kosten worden vooraf met Business Plan/Budget vastgesteld op basis van de contracten met de verzekeringsmaatschappijen. Alleen in uitzonderlijke gevallen (bijvoorbeeld bij verscherpte dreiging en daarmee samenhangende premieverhoging) worden tussentijds allocaties aangepast.

Beheerder:

Controller van de OU Staven

Allocatiesleutel A5 OU Staven + OU Concern
– gedeelde sleutel (zie in tekst)

Kostenplaatsen van de afdeling Facilitaire Dienst – A5 – gedeelde sleutel

Allocatie aan: alle PMC's

Kostenplaatsen:

- Alle kostenplaatsen van de OU Staven, met uitzondering van 10290; 10341 t/m 10344 en 10346 en een deel van de kosten op 10245 & 10246 (zie hiervoor A1a t/m A4a);
- Kostenplaats 90001, 10201 en 10202 (Directie) en 10264 (Raad van Commissarissen) van OU Concern

| Kosten-plaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|----------------------|--|--|-------------------------------------|
| | Kostenplaatsen van OU Staven, m.u.v. 10290; geheel P&O en een deel van de kosten op 10245 & 10246 (zie hiervoor A1a t/m A4a) | Activiteiten van ondersteunende afdelingen, Corporate Control, Accountinghouse, <u>Reporting house</u> , Airport Development | Geen |
| | Kostenplaatsen van OU concern <u>(90001, 10201, 10202 en 10264)</u> | <u>Directievoering en toezichhouder (10201, 10202 en 10264)</u> , Boekhoudkundige kostenplaats <u>(90001)</u> . | Geen |

Met opmaak: Nederlands (standaard)

Soort kosten:

Personeelskosten, kosten van directie en Raad van Commissarissen, inhuurkrachten en advieskosten.

Soort opbrengsten:

Opbrengsten van foto-film activiteiten welke deel uitmaken van de centrale stafafdeling Corporate Communications. Dit betreft vergoedingen van derden voor foto-film begeleiding, voor opnames op de luchthaven. Het tarief is minimaal gelijk aan de integrale kostprijs.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De overblijvende kosten binnen OU staven en concern betreffen kosten van afdelingen als Directie, Raad van Commissarissen, Corporate Control, Accountinghouse, Reporting house, Airport Development en de Centrale Ondernemings Raad: afdelingen die ondersteunend zijn voor het hele bedrijf. De verschillende PMC's waaraan de kosten van deze stafafdelingen moeten worden toegerekend, hebben allen een verschillende karakteristiek en vragen daarom op een verschillend niveau om activiteiten van deze stafafdelingen. Gegeven deze verschillen in het gebruik van de diensten van de stafafdelingen, is het voor de 'overblijvende' kostenplaatsen / kostensoorten van staven en concern aldus niet mogelijk om rechtstreeks of zoveel mogelijk rechtstreeks toe te rekenen op basis van een eenduidige verdeelsleutel. Deze kostenplaatsen / kostensoorten worden daarom, zoals wordt voorgeschreven in artikel 8 lid 10 sub b van het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol, toegerekend op grond van het aandeel van de - reeds toegerekende – kosten in de totale kosten. De sleutel wordt daarbij gebaseerd op de kostenverdeling per PMC na doorbelastingen en allocatie. Ook voor de overblijvende kosten van foto-film (zie hierboven onder opbrengsten) geldt dat deze naar rato van de reeds toegerekende kosten in de totale kosten aan alle PMC's van Schiphol worden toegerekend.

Op kostenplaats 90001 van OU Concern worden enkele specifieke kostenposten verantwoord, waarbij wel (in tegenstelling tot het hiervoor beschrevene) eenduidig kan worden vastgesteld in hoeverre er sprake is van daadwerkelijk gebruik voor de verschillende PMC's. Dit betreft ongerealiseerde waardeveranderingen en afschrijvingskosten op vastgoed en een budgettaire targetstelling op concernniveau. Deze kostenposten worden in het geheel niet toegerekend aan Luchtvaartactiviteiten.

Verwijderd:

Wijze en frequentie van meten:

De sleutel wordt op grond van het Business Plan/budget voor het komende jaar vastgesteld.

Beheerder:

Controller van de OU Staven

Allocatiesleutel A6 OU Staven – gedeelde sleutel op basis van personeelskosten

Kostenplaats van Human Resources – A6 – gedeelde sleutel

Allocatie aan: alle PMC's

Beschrijving afdeling:

Human resources houdt zich bezig met centrale P&O taken. Hieronder vallen tevens activiteiten met betrekking tot salarisadministratie en met betrekking tot het Schiphol College

| Kostenplaats nummer | Kostenplaats naam | Activiteiten | Type activa geboekt op kostenplaats |
|---------------------|--|--|-------------------------------------|
| | Kostenplaatsen van Centraal P&O , m.u.v. Facilitaire dienst (zie A2 en A3 OU Staven) | Centrale P&O taken (incl. salarisadministratie) <u>en Schiphol College</u> | Geen |

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Gezien de aard van de werkzaamheden worden de kosten van deze centrale stafafdeling gealloceerd aan alle PMC's. De toerekening vindt plaats op basis van de verdeling van de personeelskosten per PMC (kosten van eigen personeel).

Verwijderd: k

Op basis van het besluit van de NMa d.d. 15 april 2009 worden de kosten voor het Schiphol College voorzover deze betrekking hebben op de werving en opleiding van extern bagagepersoneel, voorsnog niet toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Schiphol Group is tegen het besluit van de NMa in beroep gegaan. Toerekening aan de PMC Aviation en Security is afhankelijk van deze uitspraak.

Beheerder:

Controller van de OU Staven

4.7 Allocaties deelnemingen Alliances & Participations

De BA Alliances & Participations bestaat uit een drietal PMC's, te weten: 402 Binnenlandse deelnemingen, 401 Buitenlandse deelnemingen) en 403 Utilities. De kostenplaats van de afdeling Utilities maakt integraal onderdeel uit van de OU Aviation. Derhalve zijn de allocaties en doorbelastingen van uit de PMC Utilities daar beschreven.

Alle exploitatiekosten en opbrengsten en alle activa binnen de OU Alliances & Participations worden voor 100 % gealloceerd naar de PMC's Binnenlandse deelnemingen en Buitenlandse deelnemingen (kostenplaatsen zijn 1 op 1 toe te wijzen).

Voor zover er personeel uit andere Operating Units wordt ingezet voor activiteiten van de dochters en deelnemingen, gebeurt dit tegen betaling op detachering basis.

4.8 Allocaties dochters / deelnemingen Aviation

De BA Aviation omvat twee 50% of grotere deelnemingen namelijk Schiphol Dienstverlening BV (SDBV) en VOF Proefdraaiplaats.

De deelneming SDBV wordt gealloceerd aan de PMC Aviation en PMC Security. De allocatie vindt plaats op basis van gebruik en werkelijke kosten. De VOF Proefdraaiplaats wordt gealloceerd aan PMC Aviation en vindt plaats op basis van werkelijke kosten.

De activa wordt op dezelfde basis gealloceerd.

Allocatiesleutel A1 Schiphol Dienstverlening BV – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten

Kostenplaatsen van SDBV – A1a – gedeelde sleutel registratie diverse activiteiten

Verwijderd: Van IC bedrijf 908

Allocatie aan: PMC' s Aviation, Security

Beschrijving deelneming:

SDBV levert als 100% dochter diensten ten behoeve van Aviation en Security processen.

| <u>Kosten plaats nummer</u> | <u>Kostenplaats naam</u> | <u>Activiteiten</u> | <u>Type activa</u> |
|-----------------------------|------------------------------------|---|-----------------------------|
| 90200 | SDBV Algemeen | Management van SDBV en algemene bedrijfsvoering | geen |
| 90210 | Schiphol Dienstverlening Personeel | Personele inzet Regulatie bagagekarren, beheer bureau Lost & Found, leveren faciliteiten lockers/bagagedepot, detachering personeel voor Bagage Interhandler Group, algemene beveiligingstaken (in opdracht van afdeling Security) en detachering van personeel voor busvervoerwerkzaamheden aan HTM op platform. | geen |
| 90220 | SDBV Support facilities | Idem als bij kostenplaats 90210 maar dan alle niet zijnde personeelskosten | Karren, voertuigen, Lockers |

Verwijderd: IC bedrijf 908

Verwijderd: IC bedrijf

Verwijderd: 908

Verwijderd: Karren, voertuigen. Lockers

Verwijderd: en

Verwijderd:

Verwijderd: ,

Soort kosten:

Exploitatie van onderneming

Soort opbrengsten:

Zie doorbelastingen. Onder SDBV valt (naast de activiteiten zoals beschreven onder D1, D2 en D3 Doorbelastingen dochters/deelnemingen Aviation) ook de exploitatie van bagagelockers en het bagagedepot. Voor deze activiteiten is sprake van een kostendekkende exploitatie. Personen in het luchthavengebouw die een locker of het depot gebruiken moeten daarvoor apart betalen. Het licht positieve exploitatiesaldo komt ten goede aan luchtvaartactiviteiten.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Alle activiteiten van SDBV zijn gerelateerd aan de luchtvaartactiviteiten. SDBV voert activiteiten uit voor een drietal afnemers:

1. Aviation: karrenregulatie (D1), BIG (D3) en busvervoer
2. Security: security werkzaamheden (D2)
3. Derden (passagiers): lockers en bagagedepot

Verwijderd: en

Verwijderd: 908

Deze activiteiten worden doorberekend aan de afnemers minimaal tegen een integrale kostprijs. Het resultaat dat resteert bij SDBV wordt gealloceerd naar Aviation en Security op basis van de verhouding van de omzet. Dit resultaat bestaat uit de kosten voor het beheer van bureau Lost & Found, het exploitatieresultaat van de lockers en bagagedepot plus het verschil tussen de doorbelastingen D1, D2 en D3 en de feitelijke kosten.

Wijze en frequentie van meten:

De sleutel wordt op grond van het Business Plan/budget voor het komende jaar vastgesteld

Beheerder:

Controller van SDBV

Allocatiesleutel A2 VOF Proefdraaiplaats

Van IC bedrijf 913 VOF proefdraaiplaats – A2a

Allocatie aan: **PMC Aviation**

Beschrijving deelneming:

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. 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 leden is een renteloze lening verstrekt bij de oprichting. In 2013 loopt het contract af en zal de renteloze lening worden afgelost aan de leden. De tariefstelling is gebaseerd op dit doel, wat betekent dat er per saldo (over de jaren heen) geen resultaat is. Voor elke keer dat de proefdraaiplaats wordt gebruikt wordt er een vast tarief betaald (ook door de deelnemers in de VOF), dat gelijk is aan de integrale kostprijs (waarbij de vermogenskosten gelijk zijn aan nul, in verband met de renteloze lening). Dit tarief wordt jaarlijks bijgesteld op basis van de realisatie en de inschatting van het gebruik voor het komende jaar.

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

| IC bedrijf nummer | IC bedrijf naam | Activiteiten | Type activa |
|-------------------|----------------------|--|------------------|
| 913 | VOF Proefdraaiplaats | Beheer proefdraaiplaats: exploitatie, bedrijfsvoering, onderhoud, technische en financiële administratie | Proefdraaiplaats |

Soort kosten:

Beheerkosten zie D22 van OU Aviation, onderhoud en afschrijving

Soort opbrengsten:

De gebruikers (luchtvaartmaatschappijen) worden gefactureerd voor de tijdseenheden dat zij gebruik maken van de proefdraaiplaats.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De proefdraaiplaats betreft een voorziening die benodigd is ten behoeve van de activiteit opstijgen en landen van luchtvaartuigen en valt daarmee onder de luchtvaartactiviteiten. Toerekening is daarom voor 100 % naar PMC Aviation.

Door de VOF worden de kosten voor luchtvaartactiviteiten verlaagd, doordat de afschrijvingen en de vermogenskosten slechts voor 50 % op Schiphol Group drukken.

Beheerder:

Controller van VOF Proefdraaiplaats (organisatie eenheid Airside Operations)

Verwijderd: Capacity Management

| | |
|---|----|
| 4. Allocaties | 4 |
| 4.1 Allocaties OU Aviation..... | 4 |
| Allocatiesleutel A1 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Aviation | 5 |
| Kostenplaatsen van de afdeling Airside Operations – A1a – 100% PMC Aviation | 5 |
| Kostenplaatsen van de afdeling AMS/Maintenance Services – A1b – 100% PMC Aviation | 7 |
| Kostenplaatsen van de afdeling Bagage – A1c – 100% PMC Aviation | 8 |
| Kostenplaatsen van de afdeling Fire Brigade – A1d – 100% PMC Aviation | 10 |
| Kostenplaatsen van de afdeling Capacity Management – A1e – 100% PMC Aviation | 12 |
| Kostenplaatsen van de afdeling Marketing & Accountmanagement – A1g – 100% PMC Aviation | 14 |
| Kostenplaatsen van de afdeling Passenger Services – A1h – 100% PMC Aviation | 15 |
| Allocatiesleutel A2 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Aviation voor TRE | 17 |
| Kostenplaatsen van de afdeling Terminal Real Estate – A2a – 100% PMC Aviation | 17 |
| Allocatiesleutel A3 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Security | 20 |
| Kostenplaatsen van de afdeling Security – A3a – 100% PMC Security | 20 |
| Kostenplaats van Aviation Security & Safety – A3b – 100% PMC Security | 22 |
| Allocatiesleutel A4 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Utilities | 23 |
| Kostenplaatsen van de afdeling Utility Services – A4a – 100% Utilities | 23 |
| Allocatiesleutel A5 OU Aviation – verkeerstellingen | 25 |
| Kostenplaatsen van de afdeling PS/Bereikbaarheid – A5a – Gedeelde sleutel Verkeerstellingen | 25 |
| Allocatiesleutel A6 OU Aviation – opbrengsten | 28 |
| Kostenplaats van Aviation Management – A6a – Havengelden 100% PMC Aviation/Security | 28 |
| Allocatiesleutel A7 OU Aviation – FTE | 29 |
| Kostenplaatsen afdeling PS – Management, CSI en Flow Control – A7a– Gedeelde sleutel FTE | 29 |
| Kostenplaatsen van de afdeling AM– A7b – Gedeelde sleutel obv personeelskosten | 31 |
| Allocatiesleutel A8 OU Aviation – Investeringsprojecten | 33 |
| Kostenplaatsen van de afdeling Design & Review - A8a - Gedeelde sleutel Investeringsprojecten | 33 |
| Kostenplaats van afdeling Passenger Services – A8b – Gedeelde sleutel investeringsprojecten | 35 |
| Allocatiesleutel A9 OU Aviation – Registratie diverse activiteiten | 36 |
| Kostenplaats afdeling PS– Flow Control – A9a – Gedeelde sleutel Registratie div. activiteiten | 36 |

| | |
|--|----|
| Kostenplaats afdeling PS – CSI – A9b – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten | 37 |
| Kostenplaats afdeling AM – S&E Officer – A9c – Gedeelde sleutel Registratie div.activiteiten | 38 |
| Kostenplaats afdeling Security – CPS – A9d- Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten | 39 |
| Kostenplaats afdeling PS –Inlichtingen– A9e – Gedeelde sleutel Registratie div. activiteiten | 40 |
| Allocatiesleutel A10 OU Aviation – Gedeelde sleutels m ² 's van het Terminalcomplex | 41 |
| Kostenplaatsen van de afdeling Terminal Real Estate - A10a | 41 |
| Allocatiesleutel A11 OU Aviation – Ongedeelde activa: 100% PMC Aviation/Security | 45 |
| Kostenplaatsen van de afdeling Bagage – A11a – 100% PMC Aviation of 100% PMC Security | 45 |
| Allocatiesleutel A12 OU Aviation | 46 |
| Kostenplaatsen afdeling AMS/E&F – A12a – Gedeelde sleutel op basis van gebruik wagenpark | 46 |
| 4.2 Allocaties OU Consumers..... | 48 |
| Allocatiesleutel A4 OU Consumers – Gedeelde sleutel kosten luchtvaartactiviteiten | 49 |
| Kostenplaats van Privium – A4 – Gedeelde sleutel kosten luchtvaartactiviteiten | 49 |
| Allocatiesleutel A8 OU Consumers – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten | 50 |
| Kostenplaats van Market Research – A8 – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten | 50 |
| Allocatiesleutel A9 OU Consumers – Gedeelde combinatiesleutels | 51 |
| Kostenplaatsen van de afdeling E-Products – A9 Gedeelde combinatiesleutels | 51 |
| 4.3 Allocaties OU SRE en SRE deelnemingen..... | 53 |
| 4.4 Allocaties OU ICT | 55 |
| 4.5 Allocaties OU PRO..... | 58 |
| 4.6 Allocaties OU Staven + OU Concern | 59 |
| Allocatiesleutel A1 OU Staven – 100% PMC Buitenlandse deelnemingen | 60 |
| Kostenplaats van Schiphol International Staf – A1 – 100% PMC Buitenlandse deelnemingen | 60 |
| Allocatiesleutel A2 OU Staven Facilitaire Dienst, Huurkosten – gedeelde sleutel | 61 |
| Kostenplaats van Facilitaire Dienst, Huisvesting & Diensten – A2 – gedeelde sleutel | 61 |
| Allocatiesleutel A3 OU Staven Facilitaire Dienst, Overige kosten– gedeelde sleutel | 63 |
| Kostenplaatsen van de afdeling Facilitaire Dienst – A3 – gedeelde sleutel | 63 |
| Allocatiesleutel A4 OU Staven Verzekeringskosten– gedeelde sleutel zie in tekst | 65 |

| | |
|---|----|
| Kostenplaatsen van de afdeling Corporate Treasury– A4 –gedeelde sleutel | 65 |
| Allocatiesleutel A5 OU Staven + OU Concern | 67 |
| – gedeelde sleutel (zie in tekst) | 67 |
| Kostenplaatsen van de afdeling Facilitaire Dienst – A5 – gedeelde sleutel | 67 |
| Allocatiesleutel A6 OU Staven – gedeelde sleutel op basis van personeelskosten | 69 |
| Kostenplaats van Human Resources – A6 – gedeelde sleutel | 69 |
| 4.7 Allocaties deelnemingen Alliances & Participations..... | 70 |
| 4.8 Allocaties dochters / deelnemingen Aviation | 71 |
| Allocatiesleutel A1 SDBV – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten | 72 |
| Van IC bedrijf 908 SDBV – A1a – gedeelde sleutel registratie diverse activiteiten | 72 |
| Allocatiesleutel A2 VOF Proefdraaiplaats | 73 |
| Van IC bedrijf 913 VOF proefdraaiplaats – A2a | 73 |

Pagina 14: [2] Verwijderd **Fransen_B** **21/09/2009 2:28 PM**

De kosten voor het groot onderhoud aan het banenstelsel welke onder de verantwoordelijkheid van AMS worden uitgevoerd, worden bij CAP geboekt (gedeeltelijk geactiveerd, gedeeltelijk in exploitatie). Ook de afschrijvingskosten van het banen- en rijbanenstelsel (inclusief grond) wordt hier geboekt. Ook de WOZ-belasting wordt hier verantwoord. Gegeven de investeringsprojecten aan airside komen hier ook de kosten in samenhang met investeringen voor. De grond die is geactiveerd op kostenplaats 40233 betreft voor het overgrote deel de grond onder de vliegtuigbanen en rijbanen. Een klein deel betreft de grond onder het terminalcomplex en de landzijdige infrastructuur. Deze grond wordt gebruikt door meerdere PMC's en wordt op basis van daadwerkelijk gebruik toegerekend aan deze PMC's. Voor de grond onder het terminalcomplex wordt gebruik gemaakt van de m² sleutel van het terminalcomplex (zie Allocatiesleutel A10 OU Aviation). Voor de grond onder de wegen wordt gebruik gemaakt van m²'s per areaal en de verkeerstellingen per areaal (zie Allocatiesleutel A5 OU Aviation). Onderhoud van de bedrijfsmiddelen aan airside wordt uitgevoerd door AMS. De betreffende onderhoudskosten worden verantwoord bij AMS (zie A1b).

Pagina 14: [3] Verwijderd **Fransen_B** **21/09/2009 2:55 PM**

Opbrengst Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in zake heffing Airport Traffic Charges (ATC):
vergoeding voor facturatiwerkzaamheden; tarief is gelijk aan de integrale kostprijs welke is berekend op basis van gebruik van de activiteiten van de havenadministratie: o.a. aantal factuurregels. Facturatie vindt jaarlijks plaats;

Pagina 17: [4] Verwijderd **Fransen_B** **06/10/2009 9:53 AM**

| | | | |
|-------|---------------------------------------|---|------|
| 20485 | PS/FC/TV Terminal Voorzieningen | Aanpassen en optimaliseren van beschikbare bedrijfsmiddelen (o.a. informatiebalies, incheckbalies, flowhekken) in | Geen |
|-------|---------------------------------------|---|------|

| | | | |
|----------------------------------|-------------|---|---------------------------|
| | | de terminal | |
| Pagina 34: [5] Verwijderd | | Fransen_B | 21/09/2009 3:21 PM |
| 40171 | T/T Targets | Registratie van door het management vastgestelde targets m.b.t. het resultaat van de PMC Aviation | Geen |

| Oracle bedr.nr. | Dochterondernemingen en joint ventures | Plaats van vestiging | rechtstreekse deelneming van | belang in % | belang Schiphol Group in % |
|----------------------------|--|---------------------------------|--|------------------------|---------------------------------------|
| 900 | N.V. Luchthaven Schiphol | Schiphol | | | |
| 090 | Concernadministratie Schiphol Nederland B.V. | Schiphol | N.V. Luchthaven Schiphol | 100 | 100 |
| 010 | Schiphol Nederland BV-Directie en staven | Schiphol | | | |
| 020 | Schiphol Nederland BV-BU Aviation | Schiphol | | | |
| 030 | Schiphol Nederland BV-BU Consumers | Schiphol | | | |
| 060 | Schiphol Nederland BV-BU Information & Comm. Technologie | Schiphol | | | |
| 902 | Rotterdam Airport Holding B.V. | Rotterdam | Schiphol Nederland B.V. | 100 | 100 |
| 903 | Rotterdam Airport B.V. | Rotterdam | Rotterdam Airport Holding B.V. | 100 | 100 |
| 904 | Rotterdam Airport Supplies Services B.V. | Rotterdam | Rotterdam Airport B.V. | 100 | 100 |
| 905 | Rotterdam Airport Vastgoed B.V. | Rotterdam | Rotterdam Airport Holding B.V. | 100 | 100 |
| 700 | Schiphol Real Estate B.V. | Schiphol | Schiphol Nederland B.V. | 100 | 100 |
| 701 | Schiphol Real Estate Caravelle B.V. | Schiphol | Schiphol Real Estate B.V. | 100 | 100 |
| 702 | Schiphol Real Estate Tristar B.V. | Schiphol | Schiphol Real Estate B.V. | 100 | 100 |
| 703 | Schiphol Real Estate Logistics Park B.V. | Schiphol | Schiphol Real Estate B.V. | 100 | 100 |
| 704 | Schiphol Real Estate World Trade Center B.V. | Schiphol | Schiphol Real Estate B.V. | 100 | 100 |
| 705 | HAFOK B.V. | Schiphol | Schiphol Real Estate B.V. | 100 | 100 |
| 706 | Airport Real Estate Management B.V. | Schiphol | Schiphol Real Estate B.V. | 100 | 100 |
| 707 | Airport Real Estate Basisfonds C.V. | Schiphol | Schiphol Real Estate B.V. | 50 | 50 |
| 708 | Schiphol Real Estate Eindhoven Finance B.V. | Schiphol | Schiphol Real Estate B.V. | 100 | 100 |
| 709 | Schiphol Real Estate Eindhoven B.V. | Schiphol | Schiphol Eindhoven Finance B.V. | 100 | 100 |
| 710 | Flight Forum Beheer Vennoot B.V. | Eindhoven | Schiphol Real Estate Eindhoven B.V. | 50 | 50 |
| 711 | Schiphol Real Estate Eindhoven II B.V. | Schiphol | Schiphol Real Estate B.V. | 100 | 100 |
| 712 | Flight Square Beheer B.V. | Schiphol | Schiphol Real Estate Eindhoven II B.V. | 50 | 50 |
| 713 | Flight Square C.V. | Schiphol | Schiphol Real Estate Eindhoven II B.V. | 50 | 50 |
| 080 | Schiphol Project Consult B.V. | Schiphol | Schiphol Nederland BV | 100 | 100 |
| 906 | N.V. Luchthaven Lelystad | Lelystad | Schiphol Nederland BV | 100 | 100 |
| 907 | Eindhoven Airport N.V. | Eindhoven | Schiphol Nederland BV | 51,5 | 51,5 |
| 908 | Schiphol Dienstverlening B.V. | Schiphol | Schiphol Nederland BV | 100 | 100 |
| 913 | V.O.F. Proefdraaiplaats Holding 2 | Schiphol | Schiphol Nederland BV | 50 | 50 |
| 914 | Beheer Personeelsrestaurant Schiphol B.V. | Schiphol | Schiphol Nederland BV | 50 | 50 |
| 909 | Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V. | Schiphol | Schiphol Nederland BV | 100 | 100 |
| 910 | Schiphol Telematics B.V. | Schiphol | Schiphol Nederland BV | 100 | 100 |
| 910 | Schiphol Telematics C.V. | Schiphol | Schiphol Nederland BV | 100 | 100 |
| 911 | Airport Property Management B.V. | Schiphol | Schiphol Nederland BV | 100 | 100 |
| 912 | Schiphol Travel Taxi B.V. | Schiphol | Schiphol Nederland BV | 50 | 50 |

| Oracle bedr.nr. | Dochterondernemingen en joint ventures | Plaats van vestiging | rechtstreekse deelneming van | belang in % | belang Schiphol Group in % |
|----------------------------|--|---------------------------------|---|------------------------|---------------------------------------|
| 800 | Schiphol International B.V. | Schiphol | N.V. Luchthaven Schiphol | 100 | 100 |
| 801 | Dartagnan B.V. | Schiphol | Schiphol International B.V. | 100 | 100 |
| | Dartagnan Biometric Solutions US Inc. | New York | Dartagnan B.V. | 100 | 100 |
| 802 | P.T. Angkasa Pura Schiphol | Jakarta | Schiphol International B.V. | 50 | 50 |
| 803 | Schiphol North America Holding Inc. | Delaware | Schiphol International B.V. | 100 | 100 |
| | Schiphol Retail US Inc. | Delaware | Schiphol North America Holding Inc. | 100 | 100 |
| | Schiphol Services Inc. | Delaware | Schiphol North America Holding Inc. | 100 | 100 |
| 804 | Schiphol USA Inc. | New York | Schiphol North America Holding Inc. | 100 | 100 |
| | Schiphol USA LCC | Delaware | Schiphol USA Inc. | 100 | 100 |
| 805 | Schiphol Belgium N.V. | Antwerpen | Schiphol International B.V. | 100 | 100 |
| 806 | Schiphol Australia Pty Ltd. | Brisbane | Schiphol International B.V. | 100 | 100 |
| 807 | Schiphol Asia Sdn. Bhd. | Kuala Lumpur | Schiphol International B.V. | 100 | 100 |
| 850 | Schiphol Real Estate International B.V. | Schiphol | Schiphol International B.V. | 100 | 100 |
| | Arlanda Schiphol Development Company A | Stockholm | Schiphol International B.V. | 40 | 40 |
| 851 | Malpensa Real Estate B.V. | Schiphol | Schiphol Real Estate International B.V. | 60 | 60 |
| 852 | Avioport S.p.A. | Lonate Pozzolo | Malpensa Real Estate B.V. | 70 | 42 |
| 853 | Malpensa Real Estate Italy Srl | Lonate Pozzolo | Malpensa Real Estate B.V. | 100 | 60 |
| 854 | Brisbane Airport Real Estate B.V. | Schiphol | Schiphol Real Estate International B.V. | 100 | 100 |
| 855 | Schiphol Real Estate Italy SRL. | Lonate Pozzolo | Schiphol Real Estate International B.V. | 100 | 100 |
| 856 | Pantares Tradeport Asia Ltd | Hong Kong | Schiphol Real Estate International B.V. | 50 | 50 |
| 857 | Malpensa Real Estate 2 B.V | Schiphol | Schiphol Real Estate International B.V. | 60 | 60 |
| 858 | Villa Carmen BV | Schiphol | Malpensa Real Estate 2 B.V | 47,4 | 28,5 |
| 859 | Villa Carmen Sr | Milaan | Villa Carmen BV | 100 | 28,5 |
| Cognos nr. | Deelnemingen | | | | |
| | Brisbane Airport Corporation `Holdings Pty Ltd | Brisbane | Schiphol Australia Pty Ltd | 15,6 | 15,6 |
| 505 | JFK IAT LLC | New York | Schiphol USA Inc. | 40 | 40 |
| 507 | Cargonaut B.V. | Schiphol | Schiphol Nederland BV | 37 | 37 |
| 509 | Schiphol Area Development Company N.V | Schiphol | Schiphol Nederland BV | 32 | 33,3 |
| 516 | Schiphol Logistics Park B.V | Schiphol | Schiphol Real Estate Logistics Park B.V | 45 | 48 |
| 503 | Flight Forum C.V. | Eindhoven | Schiphol Real Estate Eindhoven B.V | 49,0 | 49,1 |
| 521 | Tradeport Hong Kong Limitec | Hong Kong | Pantares Tradeport Asia Ltd | 18,8 | 18,8 |
| 518 | Airport Medical Services BV | Haarlemmermee | Schiphol Nederland BV | 20 | 20 |
| 518 | Airport Medical Services CV | Haarlemmermee | Schiphol Nederland BV | 20 | 20 |

Bijlage 6 Plattegrond landzijdige infrastructuur arealen



Bijlage 7 Forfaitaire vaststelling van m² correcties Terminal complex

Gebruik aankomsthal 3 door kantoorpersoneel Terminal West

Het kantoorpersoneel van Terminal West maakt gebruik van aankomsthal 3 om naar de trappenhuizen toe te lopen die leiden naar de kantoorverdiepingen. Dit betreft de begane grond (aankomstniveau), aangezien dit personeel ofwel met de trein ofwel met de personeelsbus aankomt. Er is ook een mogelijkheid om vervolgens via niveau 1 naar dezelfde trappenhuizen te lopen, het beslag aan m²'s blijft echter gelijk.

| | |
|-----------------------------|---------|
| # medewerkers kantoren TerW | 500 |
| bewegingen per dag | 2 |
| dagen per jaar | 220 |
| totaal bewegingen per jaar | 220.000 |

| | |
|--|-----------------|
| aankomende passagiers | 13.000.000 |
| afhalers | 2.500.000 |
| totaal luchtvaartgebonden gebruikers | 15.500.000 |
| deel Aankomst 3 | 33,3% 5.166.667 |
| verblijfstijd t.o.v. kantoorpersoneel | 5 |
| totaal bewegingen per jaar (in equivalent verblijfstijd) | 25.833.333 |

aandeel medewerkers kantoren TerW 0,8%

vloeroppervlak aankomst 3 Aviation 4.644
correctie (van AV naar Non AV): m² 39

Gebruik lounges door karren tbv winkelbevoorrading

| | # per jaar | # per dag | verblijfstijd in lounge (minuten) | kar = # passagiers | totaal aantal in passagiersminuten |
|-------------|------------|-----------|-----------------------------------|--------------------|------------------------------------|
| Passagiers: | 44.000.000 | 120.548 | 28,25 | | 3.405.479 |
| | | | 1/4 vertrekkend OD 55 13,75 | | |
| | | | 1/4 aankomend OD 3 0,75 | | |
| | | | 1/4 vertrekkend transfer 55 13,75 | | |
| | | | 1/4 aankomend transfer nvt | | |
| Karren | | 820 | 6 | 3 | 14.760 |
| | voorraad | 440 | heen | 3 | 0,43% |
| | vuilnis | 380 | terug | 3 | |

Betreffende oppervlakte:

| | |
|--|--------|
| L3 | 3.260 |
| L2 | 3.281 |
| L1 | 4.868 |
| EF corridor | 2.350 |
| | 13.759 |
| Gebruik voor winkelbevoorrading * | 0,43% |
| correctie (van AV naar Non AV): m ² | 59 |

Planten

| | |
|---|-----|
| # planten | 896 |
| oppervlak per plant | 0,5 |
| correctie (van AV naar gemeenschappelijk): m ² | 448 |

Staande kunstuitingen

| | |
|---|----|
| Ruime schatting o.b.v. huidige uitingen | |
| correctie (van AV naar gemeenschappelijk): m ² | 50 |

Bovenstaande correcties worden gemaakt op de m² tellingen. Dat wil zeggen dat er ofwel m²'s worden gecorrigeerd van Aviation naar Non-Aviation, ofwel van Aviation naar gemeenschappelijk. De gemeenschappelijke m²'s worden vervolgens verrekend naar de gebruikende PMC's op basis van de geldende m² toerekening van dat moment.

Nederlandse Mededingingsautoriteit

Nummer: 200057/149.BT37

Betreft zaak: N.V. Luchthaven Schiphol

BESLUIT

van de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit naar aanleiding van het verzoek van de N.V. Luchthaven Schiphol om goedkeuring van haar toerekeningssysteem voor de kosten en opbrengsten, in de zin van artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

1. Inleiding en achtergrond

1. Op 20 juli 2006 heeft de N.V. Luchthaven Schiphol (hierna: Schiphol), exploitant van de gelijknamige luchthaven¹, haar toerekeningssysteem voor de kosten en opbrengsten in de zin artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart, van de activiteiten, als bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de Wet luchtvaart, ter goedkeuring voorgelegd aan de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: de Raad).
2. Deze zogenoemde luchtvaartactiviteiten zijn gecategoriseerd en opgesomd in artikel 2 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol (hierna: het Besluit).² Die categorieën zijn:
 1. het opstijgen en landen van luchtvaartuigen;
 2. het parkeren van luchtvaartuigen;
 3. de afhandeling van passagiers van luchtvaartuigen en hun bagage in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen;
 4. de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole (hierna: beveiligingsactiviteiten of security).

¹ Zie artikel 8.1, onder g, van de Wet luchtvaart, zoals deze laatstelijk is gewijzigd bij wet van 29 juni 2006 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol, Stb. 2006 331, ingevolge het Besluit van 7 juli 2006 tot het vaststellen van het tijdstip van inwerkingtreding van de wet van 29 juni 2006, Stb 2006, 332, in werking getreden op 19 juli 2006.

² Besluit van 7 juli 2006, houdende regels betreffende de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Besluit exploitatie luchthaven Schiphol), Stb. 2006, 333.

3. Schiphol dient bij de vaststelling van de tarieven van bovenbedoelde activiteiten, de toegerekende opbrengsten uit haar overige activiteiten die rechtstreeks verband houden met de voornoemde luchtvaartactiviteiten in aanmerking te nemen.³ Deze zogenoemde luchtvaart gerelateerde activiteiten zijn opgesomd in het Besluit.⁴
4. Op grond van de Wet luchtvaart dienen de tarieven die Schiphol voor luchtvaartactiviteiten aan de gebruikers⁵ in rekening brengt voor het geheel van die activiteiten kostengeoriënteerd te zijn.⁶ Ten behoeve van de naleving van deze kostenoriëntatie-eis voorziet de Wet luchtvaart er onder meer in dat Schiphol het toerekeningssysteem van Schiphol voor de kosten en opbrengsten van haar luchtvaartactiviteiten ter goedkeuring voorlegt aan de Raad.⁷
5. Het toerekeningssysteem bevat kort gezegd de rekenmethoden⁸ op grond waarvan wordt bepaald welk deel van de totale kosten en opbrengsten van de luchthaven aan de voornoemde luchtvaartactiviteiten wordt toegerekend. Hiermee vormt het toerekeningsstelsel een belangrijke basis voor de periodieke vaststelling van tarieven van de luchtvaartactiviteiten. Van dit stelsel dient te worden onderscheiden de periodieke toepassing ervan, waarbij de kosten en tarieven als zodanig worden berekend.⁹ De kwantitatieve uitkomsten van die kostenberekening, alsmede het voorziene gebruik van de luchthaven kunnen in de loop der tijd veranderen. Met de jaarlijkse toepassing van het stelsel kunnen de tarieven dan ook aan navenante verandering onderhevig zijn.

³ zie 8.25d, vijfde lid, van de Wet luchtvaart.

⁴ Zie artikel 2, tweede lid van het Besluit. De luchtvaartgerelateerde activiteiten betreffen a). de verlening van een concessie voor brandstoflevering voor luchtvaartuigen b). de verlening van een concessie voor catering van luchtvaartuigen c). utiliteitsdiensten en d). werkzaamheden door of vanwege de exploitant van de luchthaven die ten laste zijn gebracht van luchtvaartactiviteiten en die in rekening zijn gebracht aan derden.

⁵ Zie Wet luchtvaart Artikel 8.1, aanhef en onder i. Gebruikers zijn gedefinieerd als luchtvaartmaatschappijen, alsmede personen of rechtspersonen die vluchten uitvoeren, niet zijnde luchtvaartmaatschappijen.

⁶ Zie Wet luchtvaart artikel 8.25d lid 3 en lid 4. Lid 4 bepaalt dat tarieven voor het geheel van de beveiligingsactiviteiten kostengeoriënteerd zijn.

⁷ Artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

⁸ In de Wet en het Besluit is een aantal voorwaarden en eisen beschreven waaraan deze rekenmethoden moeten voldoen.

⁹ Dit betekent dat bijvoorbeeld ten aanzien van de verdeelsleutels voor de gelijktijdige toerekening van kosten van gemeenschappelijke voor luchtvaart en andere activiteiten gebruikte productiemiddelen uitsluitend wordt getoetst of deze verdeelsleutels een correcte maatstaf representeren om de prestaties van productiemiddelen ten behoeve van de totstandkoming van diensten van Schiphol in uit te drukken.

2. Procedure

6. Na kennisneming van het toerekeningssysteem, dat Schiphol bij haar verzoek van 20 juli 2006 had overlegd, kwam de Raad tot de bevinding dat het systeem onvoldoende gegevens bevatte om tot een beoordeling te kunnen komen. Schiphol is hiervan tijdens een gesprek van 31 juli 2006 en bij brief van 2 augustus 2006 op de hoogte gesteld en is verzocht het systeem aan te vullen. Bij brief van 19 september 2006 heeft Schiphol aan dat verzoek voldaan door een meer uitgebreide versie van het toerekeningssysteem over te leggen.¹⁰
7. Vervolgens hebben, naar aanleiding van het op 19 september 2006 overgelegde toerekeningssysteem, in de periode tot 1 december 2006 tussen medewerkers van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: NMa) en van Schiphol een reeks besprekingen plaatsgevonden. In de bedoelde periode heeft Schiphol bovendien diverse keren aanvullende informatie verschaft. Verder hebben medewerkers van de NMa op locatie van de luchthaven van Schiphol fysieke waarnemingen gedaan om een goed beeld te krijgen van de door Schiphol gehanteerde principes van kostentoerekening.
8. Bij brief van 20 december 2006 heeft Schiphol aan de NMa een aangevuld toerekeningssysteem overgelegd. Ten aanzien van het aldus aangevulde systeem heeft de Raad een ontwerp opgesteld van het door hem te nemen besluit op het verzoek om goedkeuring.
9. Op grond van artikel 8.25g, zesde lid, van de Wet luchtvaart, zijn op de voorbereiding van besluiten als het onderhavige de bepalingen van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Op grond van die laatstbedoelde bepalingen diende de Raad gebruikers en/ of (andere) belanghebbenden in de gelegenheid te stellen hun zienswijzen over het ontwerpbesluit naar voren te brengen. Mede aan de hand van die zienswijzen beslist de Raad bij het onderhavige besluit vervolgens op het verzoek.
10. Door middel van publicatie in de Staatscourant van 3 januari 2007 en door middel van een vermelding op de website van de NMa heeft de Raad kennis gegeven van het ontwerpbesluit. Op gelijke datum heeft de Raad het ontwerpbesluit met daarop betrekking hebbende stukken ter inzage gelegd.
11. Tijdens een hoorzitting van 6 februari 2007 hebben de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V., gevestigd te Amstelveen (hierna: KLM), de International Airport Transport Association, gevestigd te Geneve, Zwitserland (hierna: IATA) en de Board of Airline Representatives in the Netherlands, gevestigd te Bloemendaal, (hierna: BARIN) mondeling hun zienswijze over het

¹⁰ Gelet hierop is de termijn voor de behandeling van de aanvraag ingevolge artikel 4:5 juncto artikel 4:15 Awb opgeschort gedurende de periode van 2 augustus 2006 tot en met 19 september 2006.

ontwerpbesluit naar voren gebracht. KLM en IATA hebben de tekst van hun mondelinge zienswijzen ook op schrift aan de NMa overgelegd.

12. Voornoemde partijen hebben daarnaast ook schriftelijke zienswijzen naar voren gebracht. De schriftelijke zienswijze van BARIN is mede ondertekend door het Schiphol Airport Operating Committee (SAOC). De desbetreffende zienswijzen zijn tijdig ingediend.
13. KLM valt aan te merken als gebruiker, in de zin van artikel 8.25g, zevende lid, van de Wet luchtvaart. IATA, BARIN en SAOC hebben de NMa desgevraagd hun statuten overgelegd en aan de NMa inzicht gegeven in hun feitelijke werkzaamheden. Op grond van die informatie is de Raad van oordeel dat laatstgenoemde drie partijen zijn aan te merken als belanghebbenden in de zin van artikel 1:2, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht. KLM, IATA, BARIN en SAOC zullen hierna, zowel elk afzonderlijk, als gezamenlijk worden aangeduid als: gebruikers.
14. Schiphol is in de gelegenheid gesteld om te reageren op elk van de ingebrachte zienswijzen. In de periode februari/ maart 2007 heeft Schiphol van die gelegenheid gebruik gemaakt.
15. De zienswijzen (hierna: de zienswijzen van gebruikers) worden in de bijlage I "Zienswijzen van gebruikers en beoordeling van die zienswijzen door de Raad" (hierna ook: bijlage I) van dit besluit weergegeven, waarbij per ingebracht punt de beoordeling van de Raad is weergegeven. Voor zover de zienswijzen daartoe aanleiding hebben gegeven, is dit besluit ten opzichte van het ontwerpbesluit ter goedkeuring aangepast. Voornoemde bijlage maakt integraal deel uit van (de beoordeling in) dit besluit.
16. Schiphol heeft bij brief van 17 april 2007 aangegeven nog enkele correcties doorgevoerd te willen zien binnen het toerekeningssysteem. Het betreft correcties op ondergeschikte punten die geen wijzigingen van de principes in het toerekeningssysteem inhouden. De betreffende correcties zijn weergegeven in Bijlage II (hierna ook: bijlage II) van dit besluit. Deze bijlage maakt integraal deel uit van (de beoordeling in) dit besluit.
17. De Raad heeft, naast de door gebruikers ingebrachte punten, Schiphol verzocht het toerekeningssysteem op enkele punten nader te verduidelijken ten einde in de desbetreffende gevallen voldoende helderheid te bieden over de gehanteerde principes. De punten zijn door Schiphol als zodanig verwerkt in het toerekeningssysteem. Deze punten zijn eveneens weergegeven in de bijlage II van dit besluit. Deze bijlage maakt integraal deel uit van dit besluit.
18. Bij diezelfde brief van 17 april 2007 heeft Schiphol aan de Raad kenbaar gemaakt dat zij ook naar aanleiding van de naar voren gebrachte zienswijzen haar toerekeningssysteem voor kosten en opbrengsten op een aantal, in dit besluit nader te noemen punten, heeft aangepast.

Het onderhavige besluit van de Raad heeft betrekking op het op 20 december 2006 aangevulde toerekeningssysteem, inclusief de in voornoemde brief van 17 april 2007 weergegeven aanpassingen.

3. Financieel-administratieve opzet van het toerekeningssysteem

19. Het toerekeningssysteem van Schiphol omvat de rekenmethoden op grond waarvan kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. De rekenmethoden alsmede de financieel administratieve inbedding van het systeem zijn weergegeven in de beschrijving van het toerekeningssysteem van Schiphol.¹¹ In het hiernavolgende wordt – ten behoeve van de zelfstandige leesbaarheid van dit besluit – kort uiteengezet langs welke stappen de toerekening financieel administratief verloopt.
20. De financiële administratie volgt de functionele, dat wil zeggen afdelingsgewijze, organisatie van de activiteiten van Schiphol en resulteert via een aantal tussenstappen in een toerekening van kosten en opbrengsten op het niveau van vier clusters van activiteiten (Business Areas). Een Business Area (BA) is een clustering van een aantal Product Markt Combinaties (hierna: PMC's) op basis van externe levering van een specifiek product, aan een specifieke klantengroep, omvang (omzet, rendement, activa), risicoprofiel en regelgeving.¹² De resultaten van de luchtvaartactiviteiten worden in deze systematiek geclusterd naar de BA Aviation, welke is opgesplitst in de PMC Aviation en de PMC Security.
21. Aan de PMC aviation worden de kosten en opbrengsten toegerekend van de eerste drie onder randnummer 2 in hoofdstuk 1 van dit besluit beschreven categorieën van luchtvaartactiviteiten alsmede de activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtvaartactiviteiten.¹³ De kosten en opbrengsten van de beveiligingsactiviteiten worden toegerekend aan de PMC Security.
22. De toerekening van kosten en opbrengsten aan voornoemde PMC's vindt langs de volgende drie stappen plaats:
 1. *Primaire registratie:*

Financiële feiten zoals de betaling van lonen en salarissen worden gecodeerd op kosten- en opbrengstesoorten en vervolgens toegewezen aan kostenplaatsen. Een kostenplaats valt samen met een afdeling of met specifieke activiteiten binnen een afdeling.

¹¹ De beschrijving van het toerekeningssysteem is als bijlage bij dit voorgenomen besluit ter inzage gelegd.

¹² Zie beschrijving toerekeningssysteem Schiphol, hoofdstuk 4.

¹³ Zie voetnoot 4 in hoofdstuk 1 van dit besluit.

2. Doorbelasten:

Een deel van de kosten en opbrengsten van de voornoemde kostenplaatsen wordt onderling verrekend door middel van zogenaamde doorbelastingen. Doorbelastingen hangen samen met interne leveranties van goederen of diensten tussen kostenplaatsen op basis van een afspraak of overeenkomst tussen afdelingen.¹⁴

3. Alloceren:

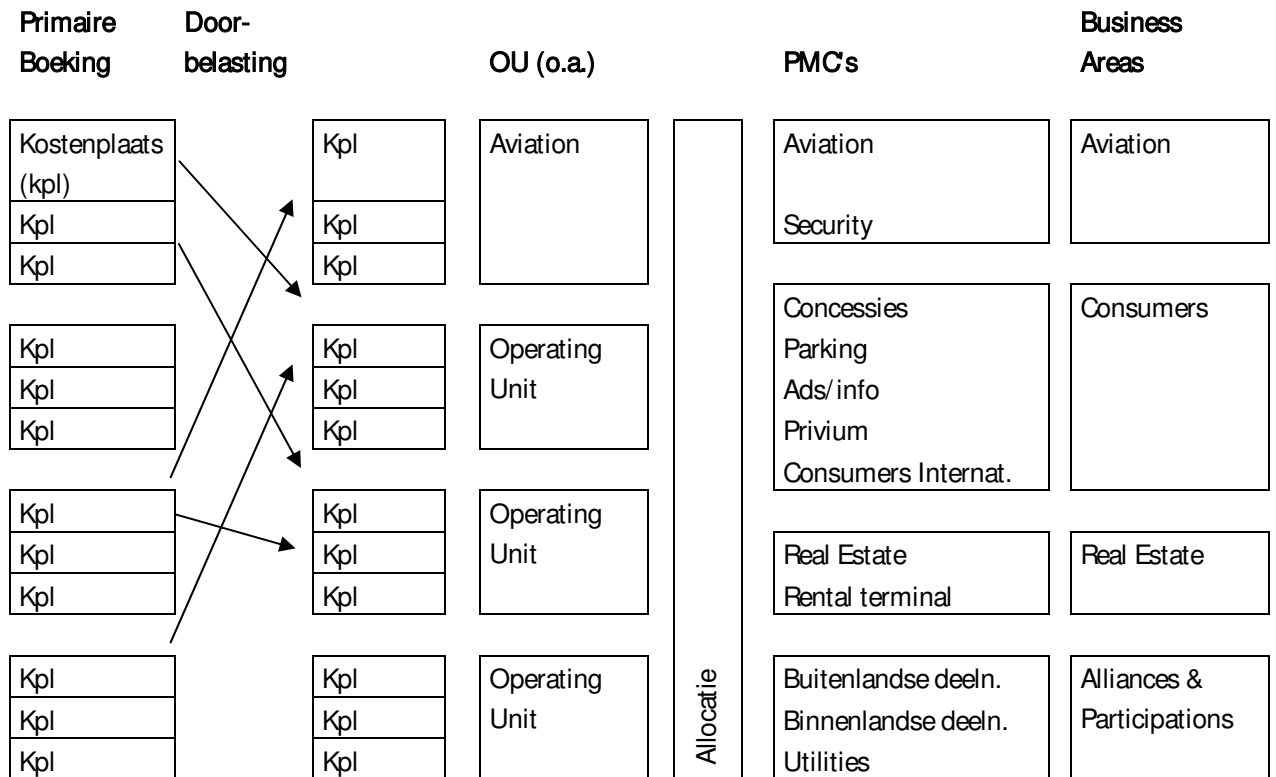
De laatste stap in de toerekening betreft de toewijzing van toe te rekenen bedragen ná doorbelasting vanuit operating units¹⁵ aan de PMC's¹⁶, de zogenaamde allocaties. In deze stap vindt opnieuw verdeling van kosten plaats van productiemiddelen die (om efficiencyredenen) ten behoeve van meerdere PMC's worden aangewend.

De in het voorgaande beschreven toerekeningsstructuur kan als volgt schematisch worden weergegeven:

¹⁴ Schiphol geeft in de beschrijving van het toerekeningssysteem in detail aan in welke situaties zij kosten en opbrengsten door middel van doorbelastingen toerekent.

¹⁵ De kostenplaatsen van Schiphol zijn administratief geclusterd op het niveau van bedrijfsonderdelen of deelnemingen, de zogenaamde *operating units* (OU). Eén van de operating units is de operating unit Aviation. Deze operating unit omvat zowel de kostenplaatsen die zich geheel of gedeeltelijk bezighouden met beveiligingsactiviteiten als met de eerste drie onder randnummer 2 in hoofdstuk 1 van dit besluit beschreven categorieën van luchtvaartactiviteiten en de in voetnoot 4 in hoofdstuk 1 van dit besluit beschreven activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtvaartactiviteiten.

¹⁶ Allocatie aan PMC's vindt rechtstreeks plaats vanuit de kostenplaatsen binnen de operating units.



Figuur 1: Schematische weergave toerekeningssysteem Schiphol

4. Juridisch kader

23. Artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart bepaalt onder meer dat de exploitant van de luchthaven een toerekeningssysteem vaststelt voor de kosten en opbrengsten van de activiteiten, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, dat voldoet aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit. Artikel 8.25g, vijfde lid, van de Wet luchtvaart bepaalt onder meer dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur (het Besluit) nadere regels worden gesteld omtrent de inrichting van het toerekeningssysteem. In het hiernavolgende worden de hoofdeisen waaraan het toerekeningssysteem moet voldoen beschreven. Meer specifieke regels zullen in de beoordeling van dit besluit de revue passeren.

24. De regelgeving met betrekking tot het toerekeningssysteem in het Besluit is opgenomen in de artikelen 8 en 9¹⁷ alsmede de bijlage en de Nota van toelichting. Artikel 8 lid 2 van het Besluit bepaalt dat het toerekeningssysteem de principes aangeeft op grond waarvan wordt vastgesteld in welke mate productiemiddelen worden aangewend voor de luchtvaart-activiteiten. Het toerekeningssysteem heeft zowel betrekking op de principes voor de gelijktijdige als van de volgtijdelijke toerekening van kosten en opbrengsten aan luchtvaart-activiteiten.
25. De drie in artikel 8.25g, eerste lid van de Wet luchtvaart gestelde eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit waaraan het toerekeningssysteem moet voldoen, kunnen aldus worden beschouwd als de aan de in het vorige randnummer genoemde principes te stellen eisen. Deze drie eisen zijn toegelicht in de Memorie van Toelichting¹⁸ van de Wet luchtvaart en in paragraaf 1.2. van de Nota van toelichting van het Besluit.¹⁹ De toelichtingen worden in de hiernavolgende randnummers 26 tot en met 29 verkort weergegeven.
26. Het vereiste van integraliteit houdt in dat alle kosten van productiemiddelen die voor luchtvaartactiviteiten worden gemaakt, daaraan daadwerkelijk worden toegerekend en dat deze toerekening plaatsvindt volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes. Ter voorkoming van ongeoorloofde kruissubsidiëring is bepaald dat het niet is toegestaan kosten van andere productiemiddelen die niet worden aangewend voor luchtvaart-activiteiten, aan de luchtvaartactiviteiten toe te rekenen.
27. Het vereiste van proportionaliteit ten aanzien van de principes in het toerekeningssysteem houdt kort gezegd in dat de kosten dienen te worden toegerekend in verhouding tot het gebruik van de productiefactoren voor luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaart-activiteiten.²⁰ Zoals gezegd, zal de Raad in het hiernavolgende nader ingaan op de wijze waarop de wetgever hieraan in de regelgeving meer specifieke invulling heeft gegeven.²¹
28. Blijkens de Memorie van Toelichting bij de Wet luchtvaart houdt het vereiste van *marktconformiteit* in “*dat toerekening geschiedt volgens daarvoor gangbare normen van bedrijfsadministratie en tevens dat vergoeding voor leveranties binnen het concern*”

¹⁷ Artikel 9 van het Besluit verklaart artikel 8 van dienovereenkomstige toepassing op de beveiligingsactiviteiten.

¹⁸ Kamerstukken II, 2001-2002, 28074, nr. 3.

¹⁹ Zie Besluit Stb 2006, nummer 333, Nota van toelichting blz. 20 en 21.

²⁰ Kamerstukken II, 2001-2002, 28074, nr. 3. pagina 12.

²¹ Zie onder randnummer 83 in hoofdstuk 5 van dit besluit, Artikel 8, eerste lid, aanhef en onder d, van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

(mede gelet op het gezamenlijk gebruik van productiemiddelen voor aviation activiteiten en andere activiteiten) in overeenstemming is met wat daarvoor in de markt gebruikelijk is. Dit geldt ook voor de vergoeding van vermogenskosten. Het systeem dient aldus een marktconforme toerekening van de kosten van zowel eigen als vreemd vermogen te garanderen.”

29. De in de markt gebruikelijke norm voor de waarderingsgrondslag van kosten wordt in de Nota van toelichting in het Besluit nader uitgewerkt door de algemene eis dat voor de materiële vaste activa die voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt, conform hetgeen gebruikelijk is bij luchthavens, de maatstaf van historische kostprijs geldt.²² Uit de eis van marktconformiteit vloeit volgens het Besluit verder voort dat (netto) opbrengsten van de luchtvaartgerelateerde activiteiten, als opbrengsten dienen te worden meegenomen bij het vaststellen van tarieven en voorwaarden.

5. Beoordeling

5.1 Inleiding

30. In deze beoordeling staat de vraag centraal of het toerekeningssysteem van Schiphol voldoet aan de hiervoor genoemde vereisten van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit. In het kader van deze vereisten stelt het Besluit een aantal nadere voorschriften aan het toerekeningssysteem. In de volgende paragrafen zal worden nagegaan of het systeem aan de drie wettelijke vereisten voldoet, waarbij ook steeds vooraf wordt ingegaan op de bedoelde nadere voorschriften waaraan het systeem moet voldoen.
31. Als aangegeven behelst het toerekeningssysteem de *principes* op grond waarvan wordt vastgesteld in welke mate productiemiddelen worden ingezet voor luchtvaartactiviteiten. Deze beoordeling betreft aldus uitsluitend de methoden op grond waarvan kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend en niet de daadwerkelijke toepassing van die methoden. Dit is inherent aan het feit dat het toerekeningssysteem in principe voor een periode van meerdere jaren gebruikt gaat worden. Het daadwerkelijke (mede)gebruik van productiemiddelen ten behoeve van luchtvaartactiviteiten kan binnen die toekomstige periode aan verandering onderhevig zijn. De daadwerkelijke toerekening van kosten en opbrengsten is aldus pas aan de orde bij de periodieke vaststelling van tarieven en de financiële verantwoording achteraf.

²² Zie ook artikel 8, zesde lid van het Besluit.

32. Uitgangspunt bij de beoordeling is verder dat het toerekeningssysteem, wat betreft de kosten en de opbrengsten, dient te leiden tot een zo nauwkeurig mogelijke weergave van de kosten en opbrengsten die moeten worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten.²³

5.2 Vereiste van integraliteit

5.2.1 Inleiding

33. Als gezegd houdt de integraliteitseis onder meer in dat alle kosten van productiemiddelen (waaronder materiële vaste activa) die voor luchtvaartactiviteiten worden gemaakt daaraan daadwerkelijk worden toegerekend. Bij de uitleg van de integraliteitseis is in het Besluit verder vermeld dat het ter voorkoming van ongeoorloofde kruissubsidiëring niet is toegestaan kosten van andere productiemiddelen, die niet worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten aan luchtvaartactiviteiten toe te rekenen.
34. Voornoemde eisen komen er kort gezegd op neer dat er niet teveel en niet te weinig kosten aan luchtvaartactiviteiten mogen worden toegerekend. Aldus dient hantering van de principes in het toerekeningssysteem van Schiphol er toe te leiden dat er sprake is van een zuivere splitsing of allocatie van kosten tussen luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten.
35. Eveneens geldt ten aanzien van de integraliteitseis de voorwaarde dat kostentoerekening aan luchtvaartactiviteiten dient plaats te vinden volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes.²⁴ De Raad merkt op dat deze eis niet los kan worden gezien van het voorgaande. Het hanteren van aanvaardbare bedrijfseconomische principes levert immers een zuivere splitsing op van de kosten tussen luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten. Dit laatste geldt ook voor de proportionaliteitseis, die kort gezegd bepaalt dat kosten dienen te worden toegerekend in verhouding tot het gebruik van de gebruikte productiefactoren voor luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten. De beoordeling van de bedrijfseconomische principes komt aldus ook bij de bespreking van de proportionaliteitseis aan de orde.
36. Voor de beoordeling van de vraag of de in het toerekeningssysteem gehanteerde principes een zuivere splitsing van kosten tussen luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten oplevert heeft de Raad in de eerste plaats onderzocht of de structuur van het toerekeningssysteem aansluit bij de krachtens de Wet luchtvaart voorgeschreven systematiek voor toerekening van kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten, met inbegrip van de

²³ Zie het Besluit, artikelsgewijze toelichting bij artikel 8.

²⁴ Zie Besluit Stb 2006, nummer 333, Nota van toelichting blz. 20 en 21.

specifieke eis dat kosten rechtstreeks of, indien dit niet mogelijk is, zoveel mogelijk rechtstreeks worden toegerekend.²⁵ De wettelijke systematiek van het toerekeningssysteem dient er in te resulteren dat de tarieven van de luchtvaartactiviteiten alsmede bepaalde categorieën daarbinnen als geheel kostengeoriënteerd zijn.²⁶ De toetsing van die eisen wordt in paragraaf 5.2.2 besproken.

37. Daarnaast komen bij de bespreking van de integraliteitseis in paragraaf 5.2.3 de algemene in het toerekeningssysteem beschreven bedrijfseconomische principes aan bod, zoals de bepaling van de principes op grond waarvan vermogen en resultaat voor luchtvaartactiviteiten worden berekend en de berekeningswijze van de afschrijvingskosten en het geïnvesteerde vermogen waarover de aan luchtvaartactiviteiten toerekenbare vermogenskosten wordt berekend.
38. De vraag of Schiphol in haar toerekeningssysteem aanvaardbare bedrijfseconomische principes voor de toerekening van kosten hanteert, komt als gezegd ook aan de orde bij de toetsing van de verdeelsleutels bij de proportionaliteitseis. Als gezegd behelst het vereiste van proportionaliteit dat de kosten dienen te worden toegerekend in verhouding tot het gebruik van de gebruikte productiefactoren voor luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten. De bedrijfseconomische principes die hier aan de orde komen hebben met name betrekking op de wijze waarop de te verdelen kosten zijn gecalculeerd en de vraag of de bij de verdeling van deze kosten gehanteerde verdeelsleutels een correcte maatstaf vormen voor het gebruik van de productiemiddelen.
39. De eis dat het ter voorkoming van ongeoorloofde kruissubsidiëring niet is toegestaan kosten van andere productiemiddelen, die niet worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten, aan luchtvaartactiviteiten toe te rekenen is geëxpliciteerd in artikel 8, eerste lid, sub c van het Besluit. De toetsing van dit principe komt – naast hetgeen hierover in de zienswijzen van gebruikers over naar voren is gebracht – in het bijzonder terug bij de toerekening van de zogenoemde strategische grondaankopen. Toetsing van voornoemde bepaling komt aan de orde in paragraaf 5.2.4.²⁷

²⁵ Zie artikel 8, tiende lid sub a van het Besluit.

²⁶ Zie artikel 8.25 d van de Wet luchtvaart.

²⁷ Als aangegeven is er sprake van een overlap tussen deze en andere eisen. De vraag of er op grond van de in het toerekeningssysteem gehanteerde principes sprake is van ongeoorloofde kruissubsidiëring is mede aan de orde bij de in het voorgaande genoemde toetsing van de structuur van het toerekeningssysteem en de aanvaardbaarheid van de gehanteerde bedrijfseconomische principes. Als Schiphol bijvoorbeeld in de structuur van het toerekeningssysteem zou aangeven dat zij eveneens de kosten van consumentenparkeren (= niet-luchtvaartactiviteit) aan de gereguleerde luchtvaartactiviteiten zou toerekenen dan is dit niet alleen strijdig met de wettelijke structuur, maar is er ook sprake van ongeoorloofde kruissubsidiëring. Indien sprake is van een

40. Hierna vindt een beoordeling plaats van het toerekeningssysteem van Schiphol aan de hand van het vereiste van integraliteit. Ten aanzien van het vereiste van integraliteit is ook door gebruikers een aantal zienswijzen ingebracht. Voor die zienswijzen en het oordeel van de Raad omtrent die zienswijzen wordt verwezen naar de bijlage I van dit besluit "Zienswijzen gebruikers en beoordeling door de Raad", de randnummers 1 tot en met 66. Deze beoordeling in bijlage I geldt als aanvulling op onderstaande beoordeling van de Raad.

5.2.2 Structuur van het toerekeningssysteem

5.2.2.1 Aansluiting bij de wettelijk voorgeschreven systematiek van toerekening van kosten en opbrengsten

41. In artikel 8.25d van de Wet luchtvaart is een systematiek opgenomen waaruit volgt dat de tarieven van de eerste drie categorieën in randnummer 2 van hoofdstuk 1 van dit besluit genoemde luchtvaartactiviteiten: 1) het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, 2) het parkeren van luchtvaartuigen en 3) de afhandeling van passagiers van luchtvaartuigen en hun bagage in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, als geheel kostengeoriënteerd dienen te zijn. Daarnaast dienen de tarieven voor de vierde categorie, beveiligingsactiviteiten, als geheel kostengeoriënteerd te zijn.
42. Het toerekeningssysteem van Schiphol heeft in de eerste plaats betrekking op de toerekening van kosten en opbrengsten van Schiphol als geheel, inclusief de geconsolideerde cijfers van de deelnemingen. Als aangegeven onder randnummer 21 in hoofdstuk 3 van dit besluit vindt binnen het toerekeningssysteem een separate registratie plaats van toe te rekenen bedragen op het niveau van de PMC's Aviation en Security. In de beschrijving van het toerekeningssysteem zijn de activiteiten aangegeven welke onder deze PMC's vallen. Deze activiteiten omvatten de luchtvaartactiviteiten als bedoeld in de Wet luchtvaart en de indeling voldoet aan de wettelijk voorgeschreven structuur. De desbetreffende PMC's worden in dit besluit ook aangeduid als luchtvaart-PMC's.

verdeelsleutel van de kosten van een gemeenschappelijk gebruikt productiemiddel die niet aansluit bij het daadwerkelijke gebruik van het productiemiddelen kan dit er toe leiden dat teveel kosten van het productiemiddel aan de gereguleerde activiteiten worden toegerekend. Anders gezegd, indien de principes in het toerekeningssysteem er toe leiden dat kosten en opbrengsten worden toegerekend conform de wettelijke systematiek en de in het toerekeningssysteem gehanteerde principes bedrijfseconomisch aanvaardbaar zijn, dan vindt er op grond van de structuur en de principes in het toerekeningssysteem geen ongeoorloofde kruissubsidiëring plaats.

43. Schiphol rekent de toe te rekenen bedragen van de zogenaamde luchtvaartgerelateerde activiteiten toe aan de PMC Aviation.²⁸ Met deze toerekening voldoet Schiphol aan de eis als weergegeven in artikel 8.25d, vijfde lid van de Wet luchtvaart.
44. De aan luchtvaartactiviteiten in rekening te brengen kosten worden in de desbetreffende luchtvaart-PMC's berekend als een resultaat ná de toerekening van intern geleverde diensten. In de exploitatierekening van de desbetreffende luchtvaart-PMC's worden in enkele gevallen ook kosten en opbrengsten berekend van diensten die extern aan niet-gebruikers in de zin van de Wet luchtvaart worden geleverd. Een voorbeeld betreft de kosten en opbrengsten van de brandweer op de luchthaven Schiphol. Voor zover er sprake is van activiteiten ten behoeve van de bestrijding van branden in gebouwen betreft dit een taak van de gemeente Haarlemmermeer en is er geen sprake van een luchtvaartactiviteit. De bestrijding van deze branden wordt uitgevoerd door de brandweer van Schiphol, waarvoor de gemeente Haarlemmermeer een vergoeding aan Schiphol betaalt. Zowel deze vergoeding als de voor de gebouwenbrandbestrijding toe te rekenen kosten worden verantwoord in de exploitatie van de PMC Aviation. Een ander voorbeeld betreft de beveiligingsactiviteiten van het NS-station.
45. De Raad heeft al deze gevallen zoals deze in het toerekeningssysteem tot uitdrukking komen beoordeeld en acht deze wijze van toerekening aanvaardbaar. In de eerste plaats heeft Schiphol inzichtelijk gemaakt op welke wijze zij de kosten en opbrengsten van deze niet-luchtvaartactiviteiten berekent. Daarnaast hangt deze wijze van toerekenen van kosten en opbrengsten – evenals de interne toerekeningen – samen met de organisatiestructuur van Schiphol. Zo is het uit efficiencyoogpunt suboptimaal om de brandweer op de luchthaven Schiphol organisatorisch te splitsen in een afzonderlijke brandweer voor gebouwbrandbestrijding en een afzonderlijke brandweer voor de bestrijding van branden in luchtvaartuigen. In algemene zin geldt hier dat de organisatiestructuur van Schiphol het gevolg is van het feit dat Schiphol naast luchtvaartactiviteiten ook andere activiteiten verricht. Dit brengt met zich mee dat er gemeenschappelijke afdelingen zijn (ontstaan) die ook diensten voor de totstandbrenging van niet-luchtvaartactiviteiten leveren.
46. Bovenal is van belang te constateren dat de tarieven van de betreffende activiteiten op grond van de principes kostendekkend worden berekend²⁹, zodat er sprake is van een zuivere allocatie van kosten aan luchtvaartactiviteiten. Anders gezegd worden op grond van deze principes geen kosten van de desbetreffende activiteiten aan de eerste drie categorieën luchtvaartactiviteiten en de tarieven voor beveiliging toegerekend en zijn de tarieven daarvan op grond van deze principes als geheel kostengeoriënteerd.

²⁸ Zie beschrijving toerekeningssysteem Schiphol: Allocatiesleutel A6 OU Aviation.

²⁹ Zie hiervoor de beoordeling van de proportionaliteitseis in dit besluit.

47. Voor wat betreft de toerekenbare kosten en opbrengsten van activa voor automatische grenspassage (AGP) doet zich de omstandigheid voor dat de kosten van deze activa aan de beveiligingsactiviteiten worden toegerekend en voor deze dienst opbrengsten worden gegenereerd die bij de PMC Privium³⁰ worden geboekt. Deze opbrengsten zijn toerekenbaar aan de activiteit “automatische grenspassage”. Schiphol past hiervoor in het toerekeningsstelsel een correctie toe door de toerekenbare opbrengsten uit de PMC Privium in mindering te brengen op deze kosten waardoor per saldo geen kosten van AGP aan gebruikers worden toegerekend. Bij de berekening van de toerekenbare opbrengsten van de PMC Privium worden de betreffende opbrengsten aldus verondersteld gelijk te zijn aan de kosten van deze productiemiddelen van automatische grenspassage.
48. De Raad acht voornoemde wijze van toerekenen in overeenstemming met de hierboven genoemde wettelijk voorgeschreven systematiek van toerekenen van kosten en opbrengsten.

5.2.2.2 Rechtstreekse toerekening van kosten en opbrengsten

49. Een tweede punt – naast de aansluiting bij de wettelijke structuur – bij de beoordeling van de structuur van het toerekeningsstelsel betreft de vraag of kosten, rechtstreeks of indien dit niet mogelijk is, zoveel mogelijk rechtstreeks worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.³¹ Dit betekent dat kosten voor luchtvaartactiviteiten zonder of met zo min mogelijk tussenstappen aan de afzonderlijke PMC's Aviation en Security dienen te worden toegerekend.
50. De Raad constateert in de eerste plaats dat het toerekeningsstelsel op zodanige wijze is opgezet dat een groot deel van de kosten en opbrengsten rechtstreeks aan luchtvaartactiviteiten wordt toegerekend. De structuur is zo opgezet dat een groot deel van de toerekenbare kosten en opbrengsten direct wordt geregistreerd bij (administratieve) afdelingen (binnen de operating unit Aviation), waarvan de kosten en opbrengsten aan de exploitatie van luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Daarbij is binnen de operating unit Aviation een duidelijk zichtbaar onderscheid gemaakt tussen (administratieve) afdelingen waarvan kosten en opbrengsten aan de exploitatie van de eerste drie onder randnummer 2 in hoofdstuk 1 van dit besluit genoemde categorieën van luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation) respectievelijk de exploitatie van de beveiligingsactiviteiten (PMC Security) worden toegerekend.

³⁰ Het betreft hier een door Schiphol verleende dienst aan luchtvaartpassagiers. Passagiers kunnen tegen betaling gebruik maken van faciliteiten zoals automatische grenspassage en preferentieel parkeren.

³¹ Zie het Besluit, artikel 8, tiende lid, sub a.

51. In de tweede plaats merkt de Raad op dat een deel van de kosten via soms meerdere tussenstappen aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Daarbij komt het voor, dat onder de operating unit Aviation genoemde afdelingen deels diensten leveren aan afdelingen buiten deze operating unit. De kosten van laatstgenoemde afdelingen worden vervolgens direct of indirect weer aan de exploitatierekening van de luchtvaartactiviteiten toegerekend. Een voorbeeld betreft hier de kosten van het gebruik van voor luchtvaartactiviteiten ingezette afsluitbare ruimten binnen het Terminalcomplex. Deze kosten worden voor een deel vanuit de operating unit Aviation aan Schiphol Real Estate (SRE) in rekening gebracht waarna de operating unit Aviation een deel van de ruimten feitelijk terughuurt van Schiphol Real Estate. De reden dat niet rechtstreeks wordt geboekt, hangt samen met de wijze van aansturing van Schiphol. Kosten van onroerend goed dat wordt geëxploiteerd door SRE wordt vanuit besturingsoogpunt bij SRE zichtbaar gemaakt en vervolgens toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.
52. De Raad acht deze wijze van toerekenen in overeenstemming met het bepaalde in artikel 8 van het Besluit. Dit gelet op het feit dat de wijze van aansturing van Schiphol als zodanig samenhangt met het gegeven multidisciplinaire karakter van de activiteiten van Schiphol en gelet op het feit dat Schiphol heeft aangegeven de boekingen als zodanig traceerbaar te maken in de financiële administratie.

5.2.2.3 Tussenconclusie

53. Op grond van het voorgaande concludeert de Raad dat de structuur van het toerekeningssysteem aansluit bij het daaromtrent bepaalde in de Wet luchtvaart en het Besluit, als hierboven is aangegeven.

5.2.3 Bedrijfseconomische principes voor bepaling en toerekening kosten

54. Als aangegeven is het bij de beoordeling van de vraag of het toerekeningssysteem aan de integraliteitseis voldoet, tevens de vraag aan de orde of de in het toerekeningssysteem beschreven principes voor de bepaling en toerekening van kosten aan luchtvaartactiviteiten als zodanig als bedrijfseconomisch aanvaardbaar kunnen worden beschouwd. Als gezegd onder randnummer 37 en 38 in dit hoofdstuk komen bij de bespreking van de integraliteitseis in dit besluit alle relevante in het toerekeningssysteem beschreven principes aan bod behalve de bij de toerekening van gemeenschappelijk gebruikte productiemiddelen gehanteerde principes. Laatstgenoemde principes komen bij de bespreking van de verdeelsleutels van deze kosten bij de proportionaliteitseis aan bod.

55. De in dit deel van het besluit besproken principes hebben met elkaar gemeen dat deze in het toerekeningssysteem als algemene basis voor de berekening van kosten en opbrengsten voor luchtvaartactiviteiten gelden of specifiek betrekking hebben op de volgtijdelijke verbijzondering van kosten. De beoordeling van de in dit deel van het besluit aan de orde gestelde bedrijfseconomische principes valt uiteen in twee hoofdvragen: 1) de principes waarmee vermogen en resultaat van luchtvaartactiviteiten worden vastgesteld en 2) de principes waarmee de kosten van duurzame productiemiddelen en in nauwe samenhang daarmee het geïnvesteerd vermogen daarin (de zogenoemde *regulatory asset base* of RAB) worden berekend. Tot slot wordt ten aanzien van de aanvaardbaarheid van de toerekening van de kosten stilgestaan bij de doorberekening van de kosten van door derden bij Schiphol ingediende claims aan luchtvaartactiviteiten.

5.2.3.1 Algemene principes voor bepaling vermogen en resultaat

56. Ten aanzien van de algemene principes voor de bepaling van vermogen en resultaat geeft Schiphol in de beschrijving van het toerekeningssysteem voor de luchtvaartactiviteiten aan, de principes te hanteren die zij voor haar externe jaarrekening hanteert en die zijn gebaseerd op *International Financial Reporting Standards* (IFRS), zoals het continuïteitsbeginsel, het hanteren van een bestendige gedragslijn en het toerekenings- en causaliteitsbeginsel.³² Schiphol geeft verder aan dat in het geval deze grondslagen in strijd zijn met expliciet in de Wet luchtvaart opgenomen voorwaarden bij de vaststelling van tarieven en de verantwoording hierover, de Wet luchtvaart prevaleert. De Raad acht het hanteren van deze uitgangspunten door Schiphol voor de economische regulering in het kader van de Wet luchtvaart juist.

5.2.3.2 Afschrijvingen en Regulatory Asset Base

Afschrijvingen

57. In de toets van het toerekeningssysteem is door de NMa uitvoerig aandacht besteed aan de principes op grond waarvan de kosten van duurzame productiemiddelen die worden gebruikt voor luchtvaartactiviteiten volgtijdelijk worden bepaald (afschrijvingskosten). Dit is geheel in lijn met de wet- en regelgeving waarin – naast de algemene eis dat kosten worden bepaald en toegerekend op basis van aanvaardbare bedrijfseconomische principes – aan de wijze van berekening van kosten van duurzame productiemiddelen veel aandacht wordt besteed.

³² Als nader toegelicht in hoofdstuk 5 van de beschrijving van het toerekeningssysteem van Schiphol.

Zo bepaalt artikel 8, zesde lid, van het Besluit onder meer dat de aan luchtvaartactiviteiten toegedeelde materiële vaste activa worden afgeschreven door middel van een door de exploitant aangegeven afschrijvingsmethode volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes.

58. Indachtig het voornoemde uitgangspunt heeft de NMa bij de toetsing van de berekening van de afschrijvingskosten het toerekeningssysteem op de volgende punten getoetst 1) de bedrijfseconomische aanvaardbaarheid van de gehanteerde afschrijvingsmethoden en de principes op grond waarvan de afschrijvingstermijnen worden bepaald, 2) de bedrijfseconomische aanvaardbaarheid van de redenen van Schiphol om van de afschrijvingstermijnen af te wijken en 3) de wijze waarop eventuele veranderingen van afschrijvingsmethoden en termijnen in de afschrijvingskosten en het geïnvesteerd vermogen worden verwerkt. Voornoemde drie toetspunten zijn gebaseerd op het algemene principe dat de hoogte van afschrijvingskosten dient te corresponderen met het gebruik van de activa in de tijd.
59. Schiphol geeft aan haar duurzame productiemiddelen die aan technische of economische slijtage onderhevig zijn, af te schrijven via de lineaire methode en in het geval van de 5^e baan op basis van de in het Besluit voorgeschreven unuïteitenmethode.³³ Schiphol hanteert een systeem van standaardafschrijvingstermijnen die zijn gebaseerd op de economische levensduur van de materiële vaste activa. De standaardafschrijvingstermijnen worden toegepast op een verfijnde categorisering van de materiële vaste activa, er wordt per activum afgeschreven. Voor een aantal belangrijke activa is er daarbij sprake van een nadere splitsing in componenten. Dit zijn delen van een activum waarbij er duidelijk sprake is van een verschil in de economische levensduur.
60. Ten aanzien van de toetsing van de gehanteerde afschrijvingstermijnen als zodanig bevat de regelgeving waaraan de Raad het toerekeningssysteem toetst geen expliciete criteria. Niettemin heeft de Raad die termijnen³⁴ wel degelijk aan een – weliswaar marginale – toetsing onderworpen. De afschrijvingstermijnen zijn immers mede bepalend voor de berekening van de kosten van de luchtvaartactiviteiten. Bij de genoemde toetsing gold als uitgangspunt dat de termijnen vanuit gangbaar bedrijfseconomisch inzicht aanvaardbaar dienen te zijn. De toetsing aan dat uitgangspunt heeft uitgewezen dat bij geen van de gehanteerde afschrijvingstermijnen indicaties bestaan dat deze afwijken van hetgeen bedrijfseconomisch aanvaardbaar is.

³³ Zie het Besluit, artikel 8, zevende lid, en zie de beschrijving van het toerekeningssysteem hoofdstuk 5.

³⁴ Zie bijlage 1 beschrijving toerekeningssysteem.

61. Laatstgenoemde bevinding wordt ondersteund door het navolgende. De afschrijvings-termijnen die in het toerekeningssysteem zijn opgenomen komen overeen met de afschrijvingstermijnen die ten behoeve van de externe jaarrekening van Schiphol worden gehanteerd³⁵ en die moet voldoen aan de principes van IFRS. De totstandkoming van de externe jaarrekening volgens deze principes is onderwerp van externe accountantscontrole. In het kader van de te hanteren afschrijvingstermijnen zijn de volgende bepalingen uit IFRS (hoofdstuk IAS 16) relevant: 1) alinea 51: "De restwaarde en de gebruiksduur van een actief dienen tenminste aan het einde van elk boekjaar te worden herzien" en 2) alinea 57: "De schatting van de gebruiksduur van een actief is een kwestie van beoordeling, gebaseerd op de ervaring van de entiteit met soortgelijke activa". Deze bepalingen uit IFRS impliceren dat ook de afschrijvingstermijnen jaarlijks onderwerp van controle zijn voor de externe accountant van Schiphol. Dit biedt - tezamen met het hiervoor genoemde principe dat afschrijvingstermijnen van Schiphol gebaseerd zijn op de economische levensduur op het actief - voldoende borging dat de afschrijvingstermijnen, zoals opgenomen in het toerekeningssysteem, gebaseerd zijn op bedrijfseconomisch aanvaardbare principes.
62. Schiphol geeft aan in haar toerekeningssysteem in een aantal specifieke gevallen af te kunnen wijken van de standaardafschrijvingstermijn. De desbetreffende redenen zijn limitatief opgesomd in de beschrijving van het toerekeningssysteem.³⁶ Bij tussentijdse verandering in afschrijvingstermijnen wordt de historische afschrijving niet aangepast, maar vindt uitsluitend correctie plaats in de toekomstige afschrijvingskosten. Bij tussen-tijdse verandering van afschrijvingsmethode worden de afschrijvingskosten volgens de nieuwe methode gebaseerd op de boekwaarde op het moment van verandering van de methode.
63. Schiphol heeft daarnaast aangeven dat de berekening van afschrijvingskosten van productiemiddelen voor luchtvaartactiviteiten pas start op het moment dat deze daadwerkelijk in gebruik zijn genomen en dat de berekening voor afschrijvingskosten aan luchtvaartactiviteiten wordt stopgezet zodra ze niet meer voor dat doel worden gebruikt.³⁷ Dit principe is in lijn met artikel 8, derde lid, van het Besluit waarin onder meer is vermeld dat materiële vaste activa pas worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten na het moment van ingebruikneming voor dat doel.
64. Voornoemde principes zorgen er voor dat de berekeningswijze van de afschrijvingskosten correspondeert met het volgtijdelijke gebruik van de activa.

³⁵ Zie hoofdstuk 5 beschrijving toerekeningssysteem Schiphol.

³⁶ Zie hoofdstuk 7 beschrijving toerekeningssysteem Schiphol.

³⁷ Zie hoofdstuk 7 beschrijving toerekeningssysteem Schiphol.

De Raad acht deze principes daarmee bedrijfseconomisch aanvaardbaar en daarmee in overeenstemming met het bepaalde bij de Wet luchtvaart en het Besluit.

Regulatory Asset Base

65. De bepaling van de afschrijvingskosten kent een nauwe relatie met de hoogte van de boekwaarde van het geïnvesteerde vermogen in de desbetreffende activa, de Regulatory Asset Base (RAB).³⁸ Een adequate bepaling van de RAB is van belang, omdat de RAB het bedrag representeert waarover de vermogenskosten van de luchtvaartactiviteiten conform de systematiek in het Besluit dienen te worden berekend. De hoogte van het geïnvesteerde vermogen wordt daarnaast bepaald door productiemiddelen die in gebruik zijn voor luchtvaartactiviteiten waarop niet wordt afgeschreven (zoals grond).
66. Om te kunnen concluderen dat er sprake is van bedrijfseconomisch aanvaardbare principes voor de berekening van de RAB is het niet alleen noodzakelijk dat afschrijvingskosten volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes worden berekend. Het is daarnaast ook van belang vast te stellen welke criteria Schiphol hanteert ten aanzien van de vraag welke activa überhaupt worden opgenomen in de RAB. Verder is het van belang na te gaan volgens welke methode het te activeren bedrag in de RAB, naast de hiervoor besproken berekening van de afschrijvingskosten, in zijn totaliteit wordt berekend. Dit alles om te bezien of de berekeningswijze van de RAB aan specifieke regels in het Besluit voldoet en om te bezien of de berekeningswijze bedrijfseconomisch aanvaardbaar is, in die zin dat de berekeningswijze er toe leidt dat de omvang van de RAB correspondeert met het werkelijke voor luchtvaartactiviteiten werkzame vermogen.
67. Ten aanzien van de vraag welke soorten activa worden opgenomen in de RAB geeft Schiphol aan dat uitsluitend materiële vaste activa in de RAB van de luchtvaartactiviteiten worden opgenomen ná ingebruikneming voor dat doel.³⁹ Het gaat daarbij om activa waarvan het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen met betrekking tot het activum naar Schiphol zullen vloeien, waarvan de kostprijs op een betrouwbare wijze kan worden bepaald en de kostprijs van het volledig activum gelijk is of hoger is dan € 5000,=. Schiphol geeft verder aan ook operationele software ten behoeve van luchtvaartactiviteiten in de RAB op te nemen, hoewel hier volgens verslaggevingregels sprake is van immateriële vaste activa en het Besluit uitsluitend spreekt van het opnemen van *materiële* vaste activa in de RAB.

³⁸ De boekwaarde van het geïnvesteerd vermogen wordt onder meer bepaald door de afschrijvingskosten van jaar tot jaar in mindering te brengen op de aanschaf- of vervaardigingsprijs van het activum.

³⁹ Zie beschrijving toerekeningssysteem Schiphol hoofdstuk 5. Dit principe is conform artikel 8 lid 3 van het Besluit.

De Raad acht het toerekenen van de desbetreffende operationele software – te activeren op basis van specifieke principes in IFRS – en het hanteren van de overige onder dit randnummer genoemde principes bedrijfseconomisch aanvaardbaar en conform de regelgeving.⁴⁰

68. Ten aanzien van de wijze van berekening van de RAB van de door luchtvaartactiviteiten ingezette activa hanteert Schiphol de volgende principes. De boekwaarde van activa die gedeeltelijk worden gebruikt voor luchtvaartactiviteiten worden toegerekend conform de verdeelsleutels in het toerekeningssysteem. De RAB wordt berekend als de gemiddelde boekwaarde van een actief per 1 januari en 31 december van een boekjaar. In geval er sprake is van financial lease van een aan Schiphol gelieerde leasemaatschappij, worden leasetermijnen op basis van de vermogenskostenvoet van luchtvaartactiviteiten berekend en bij activering wederom tegen deze vermogenskostenvoet verdisconteerd naar het moment van ingebruikname. Voornoemde berekeningswijze voorkomt dat door middel van interne leaseconstructies een vermogenskostenvoet aan luchtvaartactiviteiten in rekening wordt gebracht die afwijkt van de vermogenskostenvoet op grond van de Wet luchtvaart. De Raad acht hantering van voornoemde uitgangspunten bedrijfseconomisch aanvaardbaar en (daarmee) conform de regelgeving.

5.2.3.3 *Kosten van claims*

69. In het kader van de bedrijfseconomische aanvaardbaarheid van de principes voor de toerekening van kosten geldt dat Schiphol de toerekening en verrekening van kosten van door derden bij Schiphol ingediende claims aan luchtvaartactiviteiten⁴¹ clauseert. De clauseering houdt onder meer in dat Schiphol geen publiek- en strafrechtelijke boetes en lasten onder dwangsom aan luchtvaartactiviteiten toerekent en verrekent. Hetzelfde geldt voor aansprakelijkheidsclaims die voortvloeien uit grove onzorgvuldigheid dan wel ernstige nalatigheid van (de bestuurders van) Schiphol of de aan haar gelieerde ondernemingen en kosten van malussen in het kader van overeenkomsten met afnemers.
70. De Raad is van oordeel dat een eventuele toerekening en verrekening aan luchtvaartactiviteiten van dit soort kosten of uitgaven zich niet zou verdragen met het uitgangspunt van een bedrijfseconomisch verantwoorde bedrijfsvoering.

⁴⁰ Voor het opnemen van operationele software in de RAB refereert de NMa aan de volgende bepaling in de Nota van toelichting uit het besluit Exploitatie luchthaven Schiphol (pagina 23 en 24): “Binnen de statutaire jaarverslaggeving van de luchthavenexploitant presenteert de exploitant voor de zogenoemde business areas (waaronder de «business area Aviation») een exploitatierekening en de vaste activa. Daar deze informatie specifiek gericht is op de verslaggeving, kunnen deze cijfers op bepaalde punten afwijken van aanvaardbare bedrijfseconomische principes die de basis vormen voor de vaststelling van de tarieven.”

⁴¹ Zie beschrijving toerekeningssysteem Schiphol, allocatiesleutel A7b OU Aviation.

De Raad acht deze clausulering van de zijde van Schiphol derhalve in overeenstemming met bedrijfseconomisch aanvaardbare principes en in het licht van de thans bekende omstandigheden werkbaar.⁴² Dergelijke uitgaven dienen bij een bedrijfseconomisch verantwoorde bedrijfsvoering te worden voorkomen dan wel uitsluitend door Schiphol zelf en/of op instigatie van Schiphol door individuele derden (bijvoorbeeld een luchtvaartmaatschappij) te worden gedragen. Daar komt bij dat toerekening aan en verrekening met luchtvaartactiviteiten het disciplinerende effect van deze financiële prikkels op voorhand ten onrechte teniet zou doen.⁴³

5.2.3.4 Tussenconclusie bedrijfseconomische principes

71. De Raad concludeert dat de in het voorgaande besproken principes als bedrijfseconomisch aanvaardbaar zijn te beschouwen en daarmee voldoen aan de eisen zoals gesteld bij de Wet luchtvaart en het Besluit.

5.2.4 Toerekening van kosten van niet voor luchtvaartactiviteiten gebruikte productiemiddelen

72. In artikel 8, eerste lid, sub c van het Besluit is aangegeven dat kosten van productiemiddelen die in het geheel niet worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten, niet aan die activiteiten worden toegerekend.
73. De werkelijke betekenis van deze bepaling materialiseert zich pas indien Schiphol uitvoering geeft aan het toerekeningssysteem. De vraag of deze bepaling daadwerkelijk wordt nageleefd, komt in het algemeen pas aan de orde bij de uitvoering van het toezicht door de Raad, bijvoorbeeld bij de financiële verantwoording door Schiphol. Niettemin dient het toerekeningssysteem er wel op voorhand in te voorzien dat bij die uitvoering ook daadwerkelijk gevolg zal worden gegeven aan deze bepaling. In algemene zin heeft Schiphol in de beschrijving van het toerekeningssysteem aangegeven dat het toerekeningssysteem aan deze bepaling voldoet.⁴⁴

⁴² De ervaringen met de werking het van het toerekeningssysteem zullen in ieder geval op dit punt worden betrokken bij de besluitvorming met betrekking tot de goedkeuring van het toekomstige aan de Raad ter goedkeuring voorgelegde toerekeningssysteem.

⁴³ Dit betekent overigens dat in redelijkheid ook opbrengsten van bonussen – gegenereerd onder het soort prestatiecontracten dat Schiphol thans heeft – buiten de toerekening en verrekening van de opbrengsten van luchtvaartactiviteiten kunnen blijven. Dit geldt tenzij deze opbrengsten de facto het karakter hebben van naar kwaliteit gedifferentieerde prijzen.

⁴⁴ Zie hoofdstuk 5 beschrijving toerekeningssysteem Schiphol. In dit hoofdstuk geeft Schiphol aan het principe te hanteren dat de kosten van productiemiddelen die alleen worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten, geheel hieraan worden toegerekend. Kosten voor productiemiddelen die in het geheel niet worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten, worden in het geheel niet hieraan toegerekend. Kosten van productiemiddelen die gedeeltelijk voor luchtvaartactiviteiten en andere activiteiten worden aangewend worden toegerekend in

74. De vraag of het systeem in concrete situaties aan deze eis voldoet is onder meer aan de orde bij de toerekening van de zogenoemde strategische grondaankopen. De strategische gronden betreffen gronden, thans grotendeels akkerbouwgronden, die Schiphol in de afgelopen jaren heeft aangekocht op het moment dat deze gronden op de markt kwamen. Deze gronden zijn, volgens Schiphol, bestemd om toekomstige ontwikkeling van zowel de luchtvaartactiviteiten als de commerciële activiteiten mogelijk te maken. De gronden voor luchtvaartactiviteiten betreffen bijvoorbeeld gronden voor toekomstige ontwikkeling van een eventuele nieuwe (de zesde) baan voor landen en opstijgen van vliegtuigen en een nieuwe personenvervoerterminal.
75. Schiphol rekent deze gronden niet toe aan de Regulatory Asset Base voor de luchtvaartactiviteiten zolang de gronden niet in gebruik zijn voor luchtvaartactiviteiten.⁴⁵ Schiphol zal de waarde van de gronden op het moment van ingebruikname verhogen met de toegerkende bouwrente (kapitaliseren) over de laatste vijf jaar voor het moment van ingebruikname en voor zover deze gronden in deze periode economisch eigendom zijn van Schiphol. Kapitalisering vindt plaats op basis van de risicovrije rentevoet als weergegeven in het Besluit. De eventuele in de desbetreffende periode gegenereerde opbrengst van deze gronden (bijvoorbeeld pachten) worden (wederom gekapitaliseerd over dezelfde periode) op deze gekapitaliseerde waarde in mindering gebracht. Over de aldus gevormde netto extra gekapitaliseerde waarde wordt na het moment van ingebruikname niet afgeschreven. Over de netto extra waarde worden ná het moment van ingebruikname vermogenskosten berekend, conform de Wet luchtvaart.
76. Voornoemde wijze van toerekening sluit aan bij de in het Besluit geboden mogelijkheid om bouwrente over activa in aanbouw te berekenen.⁴⁶ Door uit te gaan van een periode van maximaal vijf jaar kan de kapitalisering worden beschouwd als een compensatie voor de bouwrente gedurende de tijd dat het project daadwerkelijk in aanbouw is, namelijk de laatste jaren voor oplevering van het project.
77. Het hanteren van de lage risicovrije rente over een periode van maximaal vijf jaar voorkomt daarnaast dat de geactiveerde waarde aanzienlijk boven de historische aanschafprijs⁴⁷ uitstijgt die Schiphol voor de gronden heeft betaald.

overeenstemming met het daadwerkelijk gebruik van die productiemiddelen voor deze activiteiten. Daarnaast worden deze principes nog eens specifiek van toepassing verklaard op de berekening van de RAB en de afschrijvingskosten. Zie wederom beschrijving toerekeningsstelsel hoofdstuk 5, respectievelijk hoofdstuk 7.

⁴⁵ Zie beschrijving toerekeningsstelsel Schiphol, allocatiesleutel Schiphol Real Estate.

⁴⁶ Zie de bijlage bij het Besluit.

⁴⁷ Zie artikel 8, zesde lid van het Besluit. "Van de op grond van het derde lid aan de luchtvaartactiviteiten toegedeelde materiële vaste activa wordt de waarde bepaald op basis van de historische uitgaafprijs."

Hierbij dient bedacht te worden dat het denkbaar is dat er sprake kan zijn van gronden die Schiphol mogelijk langer in haar bezit heeft dan de genoemde vijf jaar alvorens ze daadwerkelijk in gebruik worden genomen voor luchtvaartactiviteiten.

78. Bovenal geldt dat Schiphol geen vermogenskosten doorberekent aan gebruikers zolang de gronden niet daadwerkelijk worden gebruikt voor luchtvaartactiviteiten.
79. Daarnaast stemt de Raad in met deze wijze van toerekening op grond van het feit dat Schiphol te maken heeft met de zogenaamde mainportdoelstelling. Als zij niet tijdig tot deze aankoop zou over gaan krijgt Schiphol mogelijk problemen met het handhaven van de luchthaven als mainport om zo in staat te zijn blijvend voldoende capaciteit te bieden voor de luchtvaart in Nederland. De aankoop van de gronden is in dat opzicht tevens in het belang van de gebruikers van de luchthaven. Deze mainportdoelstelling is vastgelegd in artikel 8.3⁴⁸ en artikel 8.25a^{49 50} van de Wet luchtvaart.
80. De Raad concludeert op grond van voorgaande overwegingen dat het toerekeningssysteem voldoet aan het vereiste in artikel 8, eerste lid, sub c van het Besluit dat kosten van productiemiddelen die in het geheel niet worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten, op grond van de principes in het toerekeningssysteem niet aan die activiteiten worden toegerekend.

⁴⁸ Artikel 8.3: “De uitoefening van de bevoegdheden die voortvloeien uit dit hoofdstuk is gericht op het bevorderen van een optimaal gebruik van de luchthaven als kwalitatief hoogwaardig knooppunt van nationaal en internationaal luchtverkeer, met inachtneming van de grenzen die met het oog op de veiligheid, de geluidbelasting, de lokale luchtverontreiniging en de geurbelasting noodzakelijk zijn”

⁴⁹ Artikel 8.25a: “De exploitant van de luchthaven is verplicht tot exploitatie van de luchthaven en treft met inachtneming van artikel 8.3 daartoe de voorzieningen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven.”

⁵⁰ Met de in artikel 8.25a neergelegde exploitatieplicht wordt het publieke belang van de continuïteit van de Schiphol als mainport gewaarborgd. De verplichtingen die daarbij aan de exploitant wordt opgelegd zijn het exploiteren van de luchthaven en het daartoe treffen van de voorzieningen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer en de daarmee samenhangende personen- en goederenstromen. Het begrip “exploitatie” omvat al het handelen van de exploitant in het kader van het economisch belang van de luchthaven. Dat handelen beperkt zich niet alleen tot maatregelen ter instandhouding van de luchthaven, zoals onderhoudswerkzaamheden, maar strekt zich tevens uit tot het doen van nodige investeringen of andere bedrijfsbeslissingen die de exploitatie van de luchthaven ten goede komen. Te denken valt onder meer aan het aanleggen van start- en landingsbanen, terminals, voorrijwegen, parkeerfaciliteiten en aansluitingen op openbaar vervoervoorzieningen. Tweede Kamer 2001-2002, 28 074, nr. 3, pag. 8.

5.2.5 Tussenconclusie vereiste van integraliteit

81. De Raad concludeert op grond van de in voorgaande paragrafen beschreven overwegingen dat het toerekeningssysteem van Schiphol voldoet aan het vereiste van integraliteit.

5.3 Vereiste van proportionaliteit

5.3.1 Inleiding

82. Blijkens de Memorie van Toelichting van de Wet luchtvaart houdt het vereiste van proportionaliteit in dat de kosten dienen te worden toegerekend in verhouding tot het gebruik van de gebruikte productiefactoren voor luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten.⁵¹
83. Dit vereiste sluit aan bij de in artikel 8, eerste lid, sub d, genoemde eis dat de kosten van productiemiddelen die gedeeltelijk voor luchtvaartactiviteiten en gedeeltelijk voor andere activiteiten worden aangewend, worden toegerekend in overeenstemming met het daadwerkelijke gebruik van die productiemiddelen voor de luchtvaartactiviteiten. Voor de materiële vaste activa die deels voor de luchtvaartactiviteiten in gebruik zijn wordt in artikel 8, vijfde lid, van het Besluit de eis genoemd dat zij worden toegedeeld aan de hand van de op die activiteiten afgestemde en in het toerekeningssysteem opgenomen verdeelsleutels. Deze uitgangspunten sluiten aan bij het belangrijkste bedrijfseconomische toetsingscriterium voor de verdeling van gemeenschappelijke kosten: het kostencausaliteits- of kostenveroorzakingsprincipe.
84. Om te beoordelen of kosten worden toegerekend in verhouding tot het gebruik van de gebruikte productiefactoren is het van belang na te gaan op welke wijze Schiphol de te verdelen kosten heeft bepaald of gecalculeerd. Zo geldt de berekening van kosten van productiemiddelen die gemeenschappelijk en structureel voor verschillende diensten worden gebruikt over het algemeen het criterium dat alle kosten van het betreffende productiemiddel worden meegenomen in de berekening van de over de verschillende diensten te verdelen kosten en dat niet alleen de direct toewijsbare kosten aan een bepaalde dienst worden toegerekend. Bij een structureel medegebruik van een productiemiddel voor verschillende diensten kan worden gesteld dat alle diensten een structureel beslag op de capaciteit van het productiemiddel leggen en aldus allen een causale bijdrage leveren aan de slijtage van het desbetreffende productiemiddel. De bespreking van deze en andere aspecten voor de berekening van kosten wordt in paragraaf 5.3.2 uitgewerkt.

⁵¹ Zie ook Memorie van toelichting Wet luchtvaart pagina 12.

85. Bij de toetsing van de verdeelsleutels in het toerekeningssysteem van Schiphol die de aldus gecalculerde kosten van de verschillende afdelingen van Schiphol verdelen naar de verschillende interne en externe afnemers van Schiphol, heeft de NMa zich daarnaast gebogen over de vraag of de gehanteerde verdeelsleutels een adequate maatstaf representeren om de mate waarin de afnemers gebruik maken van de diensten van de betreffende afdelingen van Schiphol uit te drukken. Daarbij gaat het in het algemeen om de verbruiks- of gebruiksmaatstaf voor de productiecapaciteit van de productiemiddelen die in de desbetreffende afdelingen worden ingezet. Daarbij heeft de NMa ook aandacht besteed aan de wijze waarop en de frequentie waarmee het gemeenschappelijke gebruik wordt gemeten. De bespreking van deze aspecten van het toerekeningssysteem komt in paragraaf 5.3.3 aan bod.
86. Van belang is te benadrukken dat voornoemde aspecten bij de beoordeling van de proportionaliteitseis kunnen worden onderscheiden, maar niet kunnen worden gescheiden. De aspecten leggen evenveel gewicht in de schaal als het gaat om de beoordeling of kosten op grond van de principes in het toerekeningssysteem worden toegerekend in verhouding tot het gebruik van de gebruikte productiefactoren voor luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten.
87. De voornoemde aspecten worden in dit besluit in algemene zin besproken. Voor wat betreft de concrete verdeelsleutels zal in dit besluit worden stilgestaan bij de volgens Schiphol qua omvang belangrijkste verdeelsleutels⁵² waar tijdens de voorbereiding van dit besluit bijzondere aandacht naar uit is gegaan. De NMa heeft alle in het toerekeningssysteem van Schiphol uitgewerkte verdeelsleutels op bovengenoemde aspecten onderzocht. De in dit besluit getrokken conclusies ten aanzien van de proportionaliteitseis gelden aldus voor alle verdeelsleutels.
88. Hierna vindt een beoordeling plaats van het toerekeningssysteem van Schiphol aan de hand van het vereiste van proportionaliteit. Ten aanzien van het vereiste van proportionaliteit is ook door gebruikers een aantal zienswijzen ingebracht. Voor die zienswijzen en het oordeel van de Raad omtrent die zienswijzen wordt verwezen naar de bijlage I van dit besluit “Zienswijzen gebruikers en beoordeling door de Raad”, de randnummers 67 tot en met 182. Deze beoordeling in bijlage I geldt als aanvulling op onderstaande beoordeling van de Raad.

⁵² Het grootste deel van deze verdeelsleutels is – naast de beschrijving in de bijlagen - ook in hoofdstuk 5 van het toerekeningssysteem van Schiphol beschreven.

5.3.2 Berekeningswijze van te verdelen kosten

89. De beoordeling van de berekeningswijze van de te verdelen kosten is bij alle verdeelsleutels in het toerekeningssysteem aan de orde. Een eerste aspect dat daarbij aan de orde is betreft de vraag welke kosten worden meegenomen in de berekening van de te verdelen kosten.
90. Schiphol hanteert in het toerekeningssysteem het algemene principe⁵³ dat de toerekening van gemeenschappelijke kosten is gebaseerd op de calculatie van de integrale kostprijs. Dit betekent dat alle kosten van de productiemiddelen die worden ingezet ten behoeve van de totstandkoming van de dienst in een (sub)afdeling worden meegenomen bij de berekening van de te verdelen kosten.⁵⁴ Het betreft hier de direct toewijsbare kosten, de afschrijvingen en vermogenskosten van de betrokken productiemiddelen⁵⁵ en diverse opslagen voor de staven van de betreffende afdeling, de staf van de business area en in voorkomende gevallen een opslag voor de kosten van de centrale P&O-afdeling en de facilitaire dienst van Schiphol. Daarbij heeft Schiphol door het gehele toerekeningssysteem per verdeelsleutel nader geëxpliciteerd welke kostensoorten in de berekening zijn betrokken en ook van welke soorten activa de kosten worden berekend. De transparantie van de berekening van de activakosten is verder vergroot door een algemeen overzicht⁵⁶ waarin per activacategorie gedetailleerd is weergegeven bij welke (sub)afdelingen de activa zijn geregistreerd, aan welke PMC de kosten worden toegerekend en door middel van welke verdeelsleutel de kosten, na doorbelasting(en), aan een PMC worden toegerekend.
91. De mate van detaillering van afzonderlijke activasoorten vormde ook een zelfstandig aspect bij de beoordeling van de berekeningswijze van de te verdelen kosten.

⁵³ Zie beschrijving toerekeningssysteem Schiphol hoofdstuk 5.

⁵⁴ Dit principe wordt zowel gehanteerd bij interne toerekening van kosten als in situaties waarbij binnen de exploitatie van de luchtvaartactiviteiten aan niet-gebruikers in de zin van de Wet Luchtvaart geleverde diensten in rekening worden gebracht (zie randnummer 44 in dit hoofdstuk). In laatstgenoemde situaties geldt in enkele gevallen een uitzondering waarbij wordt gecalculeerd op basis van marginale kosten (uitsluitend de kosten die extra worden gemaakt voor de te leveren dienst). Te denken valt hier aan de opbrengsten van de Brandweer Haarlemmermeer en de opbrengsten van de verkoop van vluchtinformatie uit het Centraal Informatie Systeem Schiphol (CISS) aan niet- luchtvaartmaatschappijen. De Raad heeft al deze gevallen beoordeeld en acht de reden om tegen marginale kosten te calculeren in deze specifieke gevallen bedrijfseconomisch aanvaardbaar.

⁵⁵ De wijze waarop de afschrijvings- en vermogenskosten in rekening worden gebracht kan om administratief-technische redenen verschillen. In een aantal gevallen worden afschrijvings- en vermogenskosten in rekening gebracht bij eerste stap van het toerekenen (doorbelasting van kosten). In een aantal gevallen worden deze kosten bij de tweede toerekeningsstap aan de ontvangende afdeling in rekening gebracht, door middel van allocatie van het aan de afnemende afdeling toewijsbare geïnvesteerde vermogen in de productiemiddelen.

⁵⁶ Zie bijlage 1 van de beschrijving van het toerekeningssysteem van Schiphol.

In het algemeen kan worden gesteld dat, des te verfijnder de kosten van activa ten behoeve van de berekening van de te verdelen kosten worden bepaald des te beter de berekende kosten aansluiten bij het gebruik van de desbetreffende productiemiddelen. Als aangegeven onder randnummer 59 in dit hoofdstuk heeft Schiphol de activa in een groot aantal activacategorieën verdeeld, met onderscheiden standaardafschrijvings-termijnen, waarbij er per activum afzonderlijk wordt afgeschreven. Deze mate van detaillering draagt er toe bij dat de hoogte van de afschrijvingskosten in voldoende mate aansluit bij het werkelijke verbruik van de productiemiddelen in de tijd.

92. Daarnaast heeft Schiphol bij de verdeelsleutels waarmee de grootste afschrijvings- en vermogenskosten over verschillende activiteiten worden verbijzonderd een afzonderlijke splitsing aangebracht naar activa met een duidelijk verschil in ouderdom, aanschafwaarde en/of gebruikskarakteristieken alvorens deze nader worden verdeeld door middel van een verdeelsleutel. Dit betreft het Terminalgebouw (allocatiesleutel A10 Aviation) dat – alvorens de afschrijvings- en vermogenskosten worden toegerekend – is opgesplitst in (veertien) afzonderlijke gebouwdelen en de landzijdige infrastructuur (allocatiesleutel A5 Aviation) die is opgesplitst in een zevental arealen. Deze berekeningswijze draagt er – mede gelet op het relatief grote belang van de te verdelen activawaarde⁵⁷ – in belangrijke mate aan bij dat geen vermenging plaatsvindt van de kosten van relatief dure en relatief goedkope infrastructuur in situaties waarin er sprake is van aanwijsbare verschillen in functionaliteit van de infrastructuur. Dit resulteert in een kostentoerekening die beter aansluit bij het gebruik van de betreffende productiemiddelen door de verschillende afnemers dan in het geval de kosten op een hoger aggregatieniveau zouden zijn berekend.⁵⁸

93. Ook bij de operationele kosten is geconstateerd dat er een voldoende mate van verfijning plaatsvindt alvorens de kosten nader worden verdeeld over de verschillende gebruikers.

⁵⁷ De door middel van verdeelsleutels te verdelen activawaarde van het terminalcomplex en de landzijdige infrastructuur hebben in 2006 betrekking op circa 30% van de totale boekwaarde van de materiële vaste activa van de gehele luchthaven Schiphol, zie beschrijving toerekeningssysteem Schiphol bijlage 1.4.

⁵⁸ Dit kan worden geïllustreerd met het volgende fictieve voorbeeld. Een fictieve luchthaven heeft een terminalcomplex met 2 gebouwdelen. Gebouwdeel A wordt – gemeten in vierkante meters – voor 80% voor luchtvaartactiviteiten gebruikt en voor 20% voor niet-luchtvaartactiviteiten. Bij gebouwdeel B, dat even groot is als gebouwdeel A, is deze verhouding omgekeerd. Gemiddeld zijn beide gebouwen aldus voor de helft in gebruik voor luchtvaartactiviteiten. De jaarlijkse kosten van gebouwdeel A (relatief oud) zijn EUR 1000,=, de jaarlijkse kosten van gebouwdeel B (relatief nieuw) bedragen EUR 2000,=. Bij clustering van de gebouwdelen in één berekening wordt EUR 1500,= aan luchtvaartactiviteiten toegerekend (EUR 3000, * 50%). Bij berekening van de kosten van afzonderlijke gebouwdelen wordt $0,8 * 1000 + 0,2 * 2000 = \text{EUR } 1200,=$ aan kosten voor luchtvaartactiviteiten toegerekend. In deze laatste berekeningswijze komt beter tot uitdrukking dat een relatief groot deel van de luchtvaartactiviteiten in een relatief goedkoop gebouw plaatsvindt.

Dit geldt bijvoorbeeld bij de toerekening van de exploitatiekosten van het terminalcomplex (doorbelastingssleutel D 18 OU Aviation), één van de belangrijkste verdeelsleutels waarbij relatief veel operationele kosten worden toegerekend. Een groot deel van de kostensoorten (bijvoorbeeld schoonmaakkosten, energiekosten) wordt eerst naar een gebouwdeel toegerekend alvorens ze nader worden toegerekend naar de afzonderlijke gebruikers die van het betreffende gebouwdeel gebruik maken.

5.3.3 Verdeelsleutels als gebruiksmaatstaf voor de te verdelen kosten

94. In deze paragraaf staat de vraag centraal of de in het systeem gehanteerde verdeelsleutels voor de kosten van gemeenschappelijk gebruikte productiemiddelen een adequate maatstaf vormen om het gebruik van de productiemiddelen ten behoeve van de totstandkoming van de luchtvaartactiviteiten uit te drukken. Zoals aangegeven worden in dit besluit niet alle verdeelsleutels besproken. In dit besluit komen alleen de volgens Schiphol qua omvang belangrijkste verdeelsleutels naar voren. De NMa heeft wel alle (circa 75) in de beschrijving van het toerekeningssysteem uitgewerkte verdeelsleutels onderzocht. De conclusies in dit besluit hebben aldus betrekking op die verdeelsleutels.

5.3.3.1 Vierkante meterverdeling van het Terminalcomplex (allocatiesleutel a10 OU Aviation)

95. De onderhavige verdeelsleutel bepaalt de verdeling van de activakosten van het terminalgebouw. Op hoofdlijnen worden de kosten van het gebouw als volgt verdeeld. Het terminalcomplex wordt eerst opgedeeld in veertien gebouwdelen. De kosten van een aantal specifieke activa in een gebouwdeel (waaronder de aviobruggen), worden, indien ze uitsluitend door één bepaalde gebruiker worden gebruikt, geheel toegerekend aan deze specifieke gebruiker. Indien sprake is van een gedeeld productiemiddel dan worden de boekwaarde en jaarlijkse afschrijvingskosten verdeeld op basis van de vierkante meter verdeling van het betreffende gebouw. De maatstaf voor de verdeling van het vloeroppervlak betreft het aantal vierkante meters verhuurbaar vloeroppervlak, waarbij gebruikt wordt gemaakt van de zogenaamde S-NEN 2580 normering. Kenmerk van deze wijze van meten is dat bepaalde gemeenschappelijk gebruikte delen van het gebouw niet tot het verhuurbare vloeroppervlak worden berekend (bijvoorbeeld liften en trappenhuizen). Alle ruimten die wel tot het verhuurbare vloeroppervlak worden gerekend worden vervolgens op basis van een vierkante meter verdeling verdeeld over de luchtvaartactiviteiten en de niet-luchtvaartactiviteiten. Voornoemde berekeningssystematiek heeft tot gevolg dat de kosten van de gemeenschappelijke gebruikte delen per gebouwdeel over de luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten worden verdeeld conform de vierkante meter verdeling van het verhuurbare vloeroppervlak.

96. De verdeling van het verhuurbare vloeroppervlak verloopt verder volgens een aantal specifieke (door Schiphol ontwikkelde) regels. Een hoofdregel is dat de vierkante meters van winkels in

ruimten die zowel voor luchtvaartactiviteiten als voor het winkelgebied worden gebruikt worden berekend door de vierkante meters winkeloppervlak te bepalen en - in aanvulling daarop - één extra strekkende meter vloeroppervlak van het aanpalende deel van de gemeenschappelijke ruimte aan de winkelruimte toe te rekenen.

97. Schiphol past vervolgens enkele belangrijke modificaties toe op dit uitgangspunt. Restructureringsruimtes, 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 die functie toegewezen welke de ontoegankelijkheid veroorzaakt. Te denken valt bijvoorbeeld aan een moeilijk bereikbare ruimte tussen een winkel en de buitengevel of een gang die uitsluitend twee commerciële ruimtes met elkaar verbindt. Laatstgenoemde ruimtes worden niet aan luchtvaartactiviteiten toegerekend.
98. Voor de verdeling van de kosten van de transferruimte op Schiphol Plaza boven het NS-station wordt door Schiphol eveneens een correctie toegepast. Deze ruimte zou op grond van een strikte toepassing van voorgaand principe in aanzienlijke mate worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten. Geconstateerd is hier dat sprake is van een ruimte die meerdere gebruiksdoeleinden kent in die zin dat zij tevens wordt gebruikt door overstappende niet-luchtvaart passanten zoals forenzen die op het Schipholterrein werkzaam zijn en die niet met het vliegtuig naar Schiphol komen. Schiphol verdeelt de kosten van deze ruimte nader op basis van tellingen waarin luchtvaart- en niet-luchtvaartpassanten worden onderscheiden.
99. De Raad acht de vorenstaande berekeningswijze acceptabel in die zin dat zij correspondeert met het daadwerkelijke gedeelde gebruik van de gemeenschappelijk gebruikte delen van het terminalcomplex en dat aldus de schaalvoordelen die ontstaan doordat bepaalde gebouwdelen tegelijkertijd voor meerdere gebruiksdoeleinden worden gebruikt in voldoende mate in de kosten van luchtvaartactiviteiten tot uitdrukking komen. Bij deze overweging geldt dat er thans geen belemmeringen voor passagiers bestaan, in die zin dat passagiers aantoonbaar langere doorgaande loopafstanden naar het vliegtuig moeten afleggen als gevolg van de uitoefening van de commerciële activiteiten binnen de gemeenschappelijk gebruikte delen van het gebouw. Dit zou bijvoorbeeld het geval kunnen zijn als Schiphol de ruimten met winkelvoorzieningen zodanig zou inrichten dat passagiers daardoor verplicht zouden zijn een langere route langs de winkels af te leggen om bij het vliegtuig te komen dan nu het geval is. Mocht Schiphol in de toekomst voor zo een inrichting kiezen dan kan dat voor de Raad aanleiding zijn om de toerekeningsystematiek van de kosten van de betreffende ruimten niet langer goed te keuren.

5.3.3.2 Toerekening kosten Landzijdige infrastructuur (allocatiesleutel A5 OU Aviation)

100. Voor de toerekening van de kosten van de landzijdige infrastructuur⁵⁹ heeft Schiphol een verdeling van de kosten in het toerekeningssysteem opgenomen die uiteenvalt in twee stappen 1) er worden kosten naar verschillende arealen toegerekend en 2) de bij stap 1 berekende kosten per areaal worden verbijzonderd naar PMC's op basis van verkeerstellingen.

Bij de berekening van de te verdelen kosten per areaal in de eerste stap worden directe kosten en afschrijvings- en vermogenskosten direct naar het areaal toegerekend waar deze kosten worden gemaakt, de kosten van onderhoud en groenvoorziening worden aan de arealen toegerekend op basis van verkeersintensiteit. De resterende kosten worden toegerekend op basis van de historische aanschafwaarde per areaal.

101. De Raad accepteert deze wijze van berekenen en toerekenen. De kosten worden zoveel mogelijk causaal toegerekend aan de arealen en de verschillende gebruikers van een areaal. Voor wat betreft de onderhoudskosten geldt dat deze zijn gebaseerd op een contract met een aannemer dat voor de gehele landzijdige infrastructuur geldt. Het is voor Schiphol niet exact bekend of vooraf te voorzien in welke precieze arealen binnen het kader van deze contracten werkzaamheden zullen worden verricht. De Raad acht de verkeersintensiteit een goede maatstaf om de onderhoudskosten per areaal te verdelen omdat aannemelijk is dat de mate van onderhoud in belangrijke mate varieert met de intensiteit van het verkeer in de verschillende arealen.

5.3.3.3 Verdeling kosten concernstaf (Allocatiesleutel A5 OU Aviation)

102. Door middel van deze allocatiesleutel wordt een deel van de kosten van de centrale concernstaf verbijzonderd. Het betreft hier onder meer de kosten van de directie en de raad van commissarissen, de afdeling corporate control en de afdeling corporate communication. Schiphol verdeelt deze kosten naar rato van de verdeling van de kosten per PMC nadat alle overige doorbelastingen en allocaties hebben plaatsgevonden. Deze verdeelsleutel is conform artikel 8 lid 10, sub b van het Besluit, dat bepaalt dat kosten die niet rechtstreeks of zoveel mogelijk rechtstreeks kunnen worden toegerekend aan een bepaalde activiteit, proportioneel worden toegerekend op grond van het aandeel van de luchtvaartactiviteiten in de totale kosten.

⁵⁹ Infrastructuur aan de landzijde van de luchthaven. Het betreft op hoofdlijnen alle infrastructuur die zich op de buitenterreinen van de luchthaven bevindt met uitzondering van de terreinen in gebruik voor het landen en opstijgen en parkeren van vliegtuigen (start- en landingsbanen, platforms).

5.3.3.4 Verdeling van de exploitatiekosten van het terminalcomplex (doorbelastingsleutel D18 OU Aviation)

103. Door middel van deze verdeelsleutel worden de exploitatiekosten van het terminalcomplex aan de diverse gebruikers van het terminalcomplex toegerekend. Het betreft hier onder meer de kosten van schoonmaak, de kosten van energie (gas en elektra) en de kosten van watergebruik. Voor wat betreft water en energie worden alle kosten door middel van deze verdeelsleutel verdeeld (zowel de kosten van leidingnetwerken als de energiedragers en het water zelf). Verdeling van de energiekosten vindt plaats volgens een maatstaf die eerst energiekosten per functiegebied bepaalt (gebieden in het terminal complex met een gelijkwaardige energie-intensiteit). Daarna worden de functiegebieden vertaald naar de PMC's die van deze functiegebieden gebruik maken en worden de kosten per functiegebied aan de hand van het vierkante meter beslag van de desbetreffende PMC toegerekend. Verdeling van kosten van water vindt plaats conform de vierkante meter verdeling van het hele terminalgebouw. De kosten van schoonmaak worden eerst naar een etage in een gebouwdeel toegerekend alvorens ze conform de vierkante meterverdeling van de etage over gebruikers worden verbijzonderd.

5.3.3.5 Wijze van meten en frequentie van meten

104. De NMa heeft tijdens de voorbereiding van dit besluit tevens aandacht besteed aan de manier waarop Schiphol de maatstaven voor de verdeling van de kosten meet en de frequentie waarmee dat gebeurt. Schiphol heeft hierover bij alle maatstaven waarbij dit relevant is nadere informatie in het toerekeningssysteem opgenomen.

105. Gelet op de omvang van de te verdelen kosten is bijzondere aandacht uitgegaan naar de wijze en frequentie van meten in de vierkante meter verdeling van het terminalcomplex. De verdeling van de vierkante meters wordt gebruikt voor de toerekening van de kosten van het daaropvolgende jaar. In het geval de tarieven worden aangepast per 1 april van enig jaar (vaststelling uiterlijk 1 november van het daaraan voorafgaande jaar) wordt uitgegaan van een peildatum van 1 juli van het daaraan voorafgaande jaar. Schiphol heeft het systeem verder aldus vormgegeven dat, indien sprake is van een aanpassing van de tarieven per 1 november van enig jaar (vaststelling uiterlijk 1 juni van het desbetreffende jaar), als peilmoment 1 januari daaraan voorafgaand, of indien mogelijk, een recentere datum wordt gekozen. Als de aanpassing van de tarieven per 1 november uitsluitend betrekking heeft op de tarieven van beveiligingsactiviteiten wordt de peiling van 1 juli van het daaraan voorafgaande jaar aangehouden. Schiphol heeft daarnaast in het toerekenings-systeem opgenomen dat ook de vierkante meters van tijdelijke uitstallingen in het terminal-complex in de meting worden betrokken.

106. De Raad is van oordeel dat voornoemde wijze en frequentie van meting een voldoende actueel en representatief beeld geeft van de totale vierkante meter verdeling in het terminalcomplex. De werkwijze om de peildatum van de vierkante meter verdeling in het gebouwencomplex bij de

aanpassing van de tarieven voor beveiligingsactiviteiten per 1 november als peildatum 1 juli van het daaraan voorafgaande jaar aan te houden, kan worden gebillijkt. Dit op grond van de veronderstelling dat deze tariefsaanpassing doorgaans niet wordt veroorzaakt door een wijziging in de vierkante meter verdeling.

5.3.3.6 *Conclusie vereiste van proportionaliteit*

107. De Raad concludeert op grond van de in voorgaande paragrafen beschreven overwegingen dat het toerekeningssysteem van Schiphol voldoet aan het vereiste van proportionaliteit.

5.4 Vereiste van marktconformiteit

108. Blijkens de Memorie van Toelichting bij de Wet luchtvaart houdt het vereiste van marktconformiteit in *“dat toerekening geschiedt volgens daarvoor gangbare normen van bedrijfsadministratie en tevens dat vergoeding voor leveranties binnen het concern (mede gelet op het gezamenlijk gebruik van productiemiddelen voor aviation activiteiten en andere activiteiten) in overeenstemming is met wat daarvoor in de markt gebruikelijk is. Dit geldt ook voor de vergoeding van vermogenskosten. Het systeem dient aldus een marktconforme toerekening van de kosten van zowel eigen als vreemd vermogen te garanderen.”*⁶⁰

109. De in de markt gebruikelijke norm voor de waarderingsgrondslag van kosten wordt in de Nota van toelichting bij het Besluit nader uitgewerkt door de algemene bepaling dat voor de materiële vaste activa die voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt, conform hetgeen gebruikelijk is bij luchthavens, de maatstaf van historische kostprijs geldt (zie ook artikel 8, zesde lid, van het Besluit). Voor het overige is in de Nota van toelichting bij het Besluit nog vermeld dat uit de eis van marktconformiteit ook voortvloeit dat de (netto) opbrengsten uit activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten (zoals vastgelegd in artikel 2, lid 2, van het Besluit) als opbrengsten dienen te worden meegenomen. De vraag of het toerekeningssysteem aan deze eis voldoet is reeds besproken in paragraaf 5.2.2.1.

110. In navolgende paragrafen zal worden stilgestaan bij de vraag of toerekening geschiedt volgens daarvoor gangbare normen in de bedrijfsadministratie en of de materiële vaste activa worden toegerekend volgens het principe van de historische uitgaafprijs. Tot slot zal worden stilgestaan bij de vraag of de door Schiphol voorgestelde wijze van bepaling van de vermogenskostenvoet in overeenstemming is met de in de bijlage van het Besluit beschreven principes.

111. Hierna vindt een beoordeling plaats van het toerekeningssysteem van Schiphol aan de hand van het vereiste van marktconformiteit. Ten aanzien van het vereiste van marktconformiteit zijn ook

⁶⁰ Zie memorie van toelichting pagina 12.

door gebruikers zienswijzen ingebracht. Voor die zienswijzen en het oordeel van de Raad omtrent die zienswijzen wordt verwezen naar de bijlage I van dit besluit “Zienswijzen gebruikers en beoordeling door de Raad”, de randnummers 183 en 184. Deze beoordeling in de bijlage I geldt als aanvulling op onderstaande beoordeling van de Raad.

5.4.1 Bedrijfsadministratie van Schiphol

112. Ten aanzien van de vraag of de kosten van Schiphol volgens gangbare normen in de bedrijfsadministratie worden toegerekend concludeert de Raad dat dit het geval is. Als geïllustreerd in hoofdstuk 3 van dit besluit verloopt de toerekening van kosten in een volgorde van primaire registratie op het niveau van kostenplaatsen, vervolgens interne doorbelastingen tussen kostenplaatsen en tot slot allocatie van kostenplaatsen naar kostendragers.⁶¹ Dit betreft een gebruikelijke wijze van toerekenen.

113. Het toerekeningssysteem daarbij sluit nauw aan bij de boekhouding, die tevens dient voor de totstandkoming van de externe jaarrekening van Schiphol die moet voldoen aan de eisen van IFRS. Deze jaarrekening is als zodanig voorwerp van externe accountantscontrole.⁶² Schiphol heeft aangegeven dat de berekeningen (zoals de berekening van de afschrijvingen) die buiten de boekhouding worden uitgevoerd op controleerbare wijze worden vastgelegd.

⁶¹ De kostendragers zijn de diensten die door de verschillende PMC's binnen Schiphol worden geleverd.

⁶² De interne richtlijnen (grondslagen) waaraan de vastlegging van gegevens ten behoeve van de externe verslaggeving van Schiphol moet voldoen zijn opgenomen in de accounting manual van Schiphol. Een aantal grondslagen in de accounting manual zijn ook van toepassing in het toerekeningssysteem in het kader van de Wet luchtvaart. Dit is echter niet integraal het geval. De verantwoording in het kader van de Wet Luchtvaart wijkt op een aantal punten af van de externe verslaggeving, zo wordt in toerekeningssysteem onder de Wet Luchtvaart geen goodwill in de exploitatie opgenomen, voor de externe jaarrekening kan dit wel het geval zijn. De voor het toerekeningssysteem op grond van de Wet luchtvaart relevante grondslagen zijn uitvoerig beschreven in het toerekeningssysteem, omdat het toerekeningssysteem op grond van de Wet Luchtvaart als zodanig een zelfstandige set van grondslagen dient op te leveren. Derhalve vormt de accounting manual van Schiphol geen bijlage van het toerekeningssysteem.

5.4.2 Waarderingsgrondslag materiële vaste activa

114. Schiphol heeft het toerekeningssysteem zodanig ingericht dat alle kosten van materiële vaste activa die worden gebruikt voor luchtvaartactiviteiten worden bepaald op basis van de historische kosten. Dit geldt ook voor de kosten van materiële vaste activa die voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt en waarvan het gebruik door middel van interne verrekenprijzen aan luchtvaartgebruikers in rekening worden gebracht. Bij dit alles hanteert Schiphol het principe dat de boekwaarde van activa die worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten is gebaseerd op de aanschaf- of vervangingsprijs die Schiphol heeft betaald op het vroegste moment in de tijd dat Schiphol het activum heeft verworven of vervaardigd.⁶³
115. Ten aanzien van de interne verrekenprijzen geldt één uitzondering op het principe van beprijzing tegen historische kostprijs, te weten de kosten van het gebruik van het hoofdkantoor van Schiphol die voor een gedeelte in rekening worden gebracht aan de luchtvaartactiviteiten.⁶⁴ De kosten die aan de luchtvaartactiviteiten in rekening worden gebracht worden voor 50% berekend op basis van historische kosten. Het resterende deel wordt op grondslag van actuele externe prijs berekend.
116. Het hoofdkantoor is ondergebracht bij een Commanditaire Vennootschap, het Airport Real Estate Basisfonds (hierna: AREB CV). Schiphol heeft middels haar dochteronderneming Schiphol Real Estate BV een 50% belang in AREB CV. Het resterende belang is in handen van een aantal beleggers. Schiphol heeft het vermogen en resultaat van deze CV tot op heden voor de helft in haar - door een externe accountant goedgekeurde - externe financiële jaarverslag⁶⁵ geconsolideerd. Er is hier aldus sprake van consolidatie naar evenredigheid van het belang. Schiphol geeft in haar externe financiële jaarverslag verder aan dat deze consolidatiemethode geldt voor deelnemingen die als joint venture kunnen worden gekwalificeerd. Hiervan is aldus het jaarverslag sprake van situaties waarin kort gezegd de zeggenschap tussen deelnemers gezamenlijk en unaniem wordt uitgeoefend.⁶⁶
117. De Raad acht het in beginsel aanvaardbaar dat Schiphol bovenstaand principe hanteert in een situatie waarin zij geen feitelijke volledige zeggenschap uitoefent over het hoofdkantoor. Schiphol is in die situatie bijvoorbeeld niet meer uitsluitend in staat om zelf de prijzen van het gebruik van het kantoor te bepalen.

⁶³ Zie beschrijving van het toerekeningssysteem Schiphol, hoofdstuk 5.

⁶⁴ Zie beschrijving toerekeningssysteem Schiphol, allocatiesleutels A2 en A5 OU staven.

⁶⁵ Zie financieel jaarverslag Schiphol Group 2005, pagina 107.

⁶⁶ Zie financieel jaarverslag Schiphol Group 2005, pagina 85.

De betreffende commanditaire vennootschap neemt onder deze omstandigheid – bezien vanuit de positie van Schiphol – in economisch opzicht tot op zekere hoogte de positie in van een externe leverancier in plaats van een interne leverancier en het is dan niet logisch om een volledige doorberekening van de kosten op basis van historische kostprijs te verlangen.⁶⁷ Een berekening voor 50% historische kosten en voor het resterende deel op basis van marktprijs vormt een goede afspiegeling van deze situatie.

118. De Raad heeft – naast het feit dat de betreffende consolidatie door een externe accountant eerder is goedgekeurd – een nog verdergaand onderzoek ingesteld naar de vraag hoe de zeggenschap van Schiphol in de commanditaire vennootschap daadwerkelijk is geregeld. De Raad heeft daartoe statuten van AREB onder de loupe genomen en Schiphol op dit punt om een aanvullende verklaring van de externe accountant gevraagd.

Op grond van dit alles is er thans geen aanleiding te veronderstellen dat de feitelijke zeggenschapsverhoudingen anders zijn dan zoals voorgesteld door Schiphol.

119. De Raad acht de door Schiphol gehanteerde principes voor de berekening van de kosten van materiële vaste activa in overeenstemming met het vereiste van marktconformiteit. Daarnaast overweegt de Raad dat het in rekening brengen van de kosten op deze wijze zich beter verhoudt tot het uitgangspunt dat interne afdelingen in beginsel zo goedkoop mogelijk aan interne afnemers zouden moeten leveren.

5.4.3 *Vermogenskostenvoet luchtvaartactiviteiten*

120. In de bijlage bij het Besluit is een groot aantal voorwaarden opgenomen ten aanzien van de wijze waarop Schiphol de vermogenskostenvoet van de luchtvaartactiviteiten dient te berekenen. De Raad heeft geconstateerd dat de in het toerekeningssysteem beschreven principes aan deze voorwaarden voldoen.

121. In het bijzonder valt op te merken dat de berekeningsprincipes van de vermogenskostenvoet resulteren in een robuuste berekening van de zogenoemde asset bèta. De asset bèta is een maatstaf voor het systematische risico dat vermogensverschaffers lopen als ze eigen vermogen beleggen in luchtvaartactiviteiten. De asset bèta is in belangrijke mate bepalend voor de hoogte van de vermogenskostenvoet.

122. De berekening van de asset bèta is als robuust te beschouwen, omdat in de eerste plaats wordt uitgegaan van vaste databronnen waaruit de bèta-gegevens van de luchthavenondernemingen in

⁶⁷ Zou Schiphol het hoofdkantoor van een externe partij huren dan zou zij op grond van de Wet luchtvaart de volledige (op de markt bepaalde) huurprijs in rekening mogen brengen, voor zover de kosten van het hoofdkantoor kunnen worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.

de vergelijkingsgroep worden gehaald. Het werken met vaste databronnen heeft tot gevolg dat er op verschillende momenten in de tijd gezien zoveel mogelijk consistentie in de meting ontstaat. Daarnaast wordt binnen het systeem van Schiphol gewerkt met wekelijkse data over een vijfjaars-referentieperiode. Voor de bètagegevens van Aeroports de Paris zal worden uitgegaan van dagelijkse noteringen vanwege het feit dat deze luchthavenonderneming relatief recent beurs-genoteerd is. Deze grote meetfrequenties leveren een voldoende betrouwbare schatting van de bèta op.⁶⁸

123. Ten aanzien van de samenstelling van de vergelijkingsgroep doet zich de omstandigheid voor dat Schiphol conform de regels in het Besluit een zo groot mogelijk aantal (minimaal vier) zo veel mogelijk representatieve beursgenoteerde luchthavens in de vergelijkingsgroep moet opnemen die zijn gesitueerd in de EU. Tijdens de toetsing bleek dat op dit moment slechts vier beursgenoteerde luchthavens binnen de EU voorhanden zijn. Schiphol heeft deze vier luchthavens in de vergelijkingsgroep opgenomen, waardoor zij aan de minimumeis van vier luchthavens voldoet.

124. De Raad concludeert dat genoemde invulling van de berekeningswijze door Schiphol voldoet aan de wet- en regelgeving.

5.4.4 Tussenconclusie vereiste van marktconformiteit

125. De Raad concludeert op grond van de in voorgaande paragrafen beschreven overwegingen dat het toerekeningssysteem van Schiphol voldoet aan het vereiste van marktconformiteit.

5.5 Slotoverwegingen

126. Het toerekeningssysteem van Schiphol – inclusief de aanpassingen naar aanleiding van de door gebruikers ingebrachte zienswijzen – dient te worden gezien tegen de achtergrond van het volgende. Door Schiphol is een zeer gedetailleerd toerekeningssysteem aan de Raad voorgelegd. Op zichzelf bestaat hiertoe ook noodzaak teneinde recht te doen aan het complexe karakter van de organisatie van Schiphol, dat in samenhang dient te worden gezien met de vele verschillende activiteiten die Schiphol als onderneming ontplooit.

127. De mate van uitvoerigheid van het toerekeningssysteem wordt mede bepaald door de wettelijke norm dat kosten dienen te worden bepaald en toegerekend aan luchtvaartactiviteiten op basis

⁶⁸ Een grote meetfrequentie voorkomt dat de uitkomst van de berekening in de dataset teveel wordt bepaald door toevallige uitschieters in de waarde van de bèta op de meetmomenten, waardoor de uitkomst van de berekening niet representatief is voor het werkelijke verloop van de waarde van de bèta in de tijd. Het effect van toevallige uitschieters kan worden tegengegaan door met zoveel mogelijk waarnemingen te werken.

van “aanvaardbare” bedrijfseconomische principes.⁶⁹ Het toerekeningssysteem en de daarin vervatte keuzen van Schiphol ten aanzien de verdeelsleutels voldoet naar het oordeel van de Raad aan deze wettelijke norm.⁷⁰

128. Tot slot geldt als overweging dat wanneer onverlet het voorgaande toch naar een verdergaande mate van detaillering zou worden gestreefd, de vraag rijst of in dat geval de sector niet met extra administratieve lasten wordt geconfronteerd die hoger zijn dan het voordeel dat een verfijndere toerekening van kosten voor de gebruikers zou opleveren. Dit laatste zou niet in het belang van de sector zijn. Het voorkomen van onnodig hoge extra administratieve lasten betreft niet alleen een uitgangspunt van de Raad, maar heeft ook een rol gespeeld bij de opzet van de economische regulering van de tarieven en voorwaarden van de luchthaven Schiphol.⁷¹

5.6 Algemene conclusie

129. De Raad concludeert dat het toerekeningssysteem voldoet aan de bij en krachtens de Wet Luchtvaart gestelde vereisten van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit.

⁶⁹ Zie Besluit Stb 2006, nummer 333, Nota van toelichting blz. 20 en 21.

⁷⁰ Zulks met inachtneming van het wettelijke uitgangspunt dat het toerekeningssysteem zo nauwkeurig mogelijk dient te zijn.

⁷¹ Zie Besluit Stb 2006, nummer 333, Nota van toelichting blz. 23 tot en met 26.

6. Besluit

130. De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit besluit het toerekeningssysteem van de kosten en opbrengsten in de zin artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart, van de activiteiten, als bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, van de Wet luchtvaart, zoals dat door Schiphol aan de Raad is voorgelegd bij brief van 20 december 2006 en door Schiphol is aangepast bij brief van 17 april 2007, goed te keuren voor een periode van vier jaar. Wijzigingen in onderliggende parameters zodanig dat ook de toerekeningprincipes veranderen, worden niet door dit goedkeuringsbesluit bestreken.
131. De Raad acht het, onverminderd het vorenstaande, van zwaarwegend belang de administratieve lasten van de sector zo laag mogelijk te houden en met het oog daarop het toerekeningssysteem voor een zo lang mogelijke periode goed te keuren. Bovendien heeft goedkeuring voor een langere periode als voordeel dat Schiphol en gebruikers daarmee in beginsel meer zekerheid hebben voor hun bedrijfsvoering. De Raad ziet geen aanleiding om de goedkeuring van het toerekeningssysteem voor een kortere periode te laten gelden dan de op grond van artikel 12 van het Besluit geldende maximumtermijn van vier jaar.

Datum: 25 april 2007

De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit,
Namens deze:

W.g.

G.J.L. Zijl
Lid van de Raad van Bestuur

Tegen dit besluit kan degene, wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken, onder de beperkingen die artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht stelt, binnen zes weken na bekendmaking van het besluit, daartegen beroep instellen bij de Rechtbank Rotterdam, sector Bestuursrecht, Postbus 50950, 3007 BL Rotterdam.

Bijlage I bij besluit met kenmerk 200057/ 149.BT37

ZIENSWIJZEN GEBRUIKERS EN BEOORDELING DOOR DE RAAD

In het kader van de terinzagelegging op basis van artikel 8.25g, zesde lid, Wet luchtvaart van het ontwerp-besluit tot goedkeuring van het toerekeningssysteem van de N.V. Luchthaven Schiphol (hierna: Schiphol) als beschreven in hoofdstuk 2 van dit besluit, zijn de hiernavolgende zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn gegroepeerd naar de eisen die door het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol worden gesteld aan het toerekeningssysteem, zoals met name de eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit, en volgt daarmee de indeling in hoofdstuk 5 van dit besluit. Deze bijlage maakt integraal deel uit van het onderhavige besluit van de Raad. Voor de goede orde zij opgemerkt dat de zienswijzen van gebruikers betrekking hebben op een gedeelte van de in het toerekeningssysteem gehanteerde principes. De principes waarover geen zienswijzen zijn ingebracht worden in deze bijlage niet besproken.

I VEREISTE VAN INTEGRALITEIT

1 Toerekening opbrengsten

1.1 Zienswijzen gebruikers

1. Volgens de gebruikers wordt in het toerekeningssysteem van Schiphol een aantal opbrengsten van luchtvaartactiviteiten of activiteiten welke daarmee rechtstreeks verband houden daaraan ten onrechte niet toegerekend. De gebruikers noemen daarbij de navolgende voorbeelden: 1) rente-opbrengsten in verband met vertraagde afdracht van overheids- en ATC-heffingen¹, 2) vergoedingen of royalties van Schiphol International en Dartagnan voor het “vermarkten” van kennis, 3) opbrengsten uit reclame op productiemiddelen die uitsluitend of deels worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten (zoals bagagekarretjes, avio-bruggen en informatieborden met vluchtinformatie in het Schiphol Dynamic Displays Project) en 4) belasting- en subsidievoordelen die verrekend worden op groepsniveau. Voor wat betreft de reclameopbrengsten is van de zijde van gebruikers verder gesteld dat de opbrengsten zouden moeten worden toegerekend naar analogie van de vergoedingen die de gemeente Haarlemmermeer betaalt voor de gebouwenbrandbestrijding op Schiphol.
2. Ten aanzien van de opbrengsten van reclame-uitingen is van de zijde van gebruikers verder opgemerkt dat wanneer de opbrengsten al niet zouden worden meegenomen als verlagende factor bij de berekening van de kosten van de luchtvaartactiviteiten, in ieder geval een evenredig deel van de kosten van deze activa aan non-avation zou moeten worden toegerekend.

¹ ATC = Airport Traffic Charge = vergoeding voor verkeersleidingsdiensten. De desbetreffende diensten worden uitgevoerd door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) voor luchtvaartmaatschappijen.

De gebruikers achten in dit verband een verdeelsleutel voorstelbaar waarbij de kosten worden verdeeld naar rato van de totale opbrengsten uit luchtvaartactiviteiten en de reclame-opbrengsten van Schiphol.

1.2 Beoordeling door de Raad

3. Met betrekking tot de onder randnummer 1 in deze bijlage van dit besluit weergegeven algemene stelling van gebruikers dat in een aantal gevallen de opbrengsten van luchtvaartactiviteiten of activiteiten welke daarmee rechtstreeks verband houden daaraan ten onrechte niet worden toegerekend merkt de Raad het volgende op. Deze stelling zoals in zijn algemeenheid geponeerd wordt door de Raad niet onderschreven. De Raad heeft het toerekeningssysteem op dit punt getoetst aan de wettelijke criteria en niet is gebleken dat het toerekeningssysteem in zijn algemeenheid op dit punt ondeugdelijk is. Zie hiervoor de randnummers 41 tot en met 48 in hoofdstuk 5 van dit besluit.
4. Wat betreft de meer specifieke zienswijzen van gebruikers op dit punt geldt het volgende. Voor een deel van de voornoemde opbrengsten geldt dat zij niet verplicht toegerekend moeten worden aan de luchtvaartactiviteiten, omdat het opbrengsten betreft die niet voortvloeien uit de luchtvaartactiviteiten of die rechtstreeks daarmee verband houden in de zin van de Wet luchtvaart. Het betreft om te beginnen de eventuele renteopbrengsten in verband met het afdragen van overheids- en ATC-heffingen en opbrengsten uit vergoedingen of royalties van Schiphol International en Dartagnan aan luchtvaartactiviteiten voor het "vermarkten" van kennis.
5. De eerste activiteit in het voorgaande punt betreft het incasseren van gelden ten behoeve van de overheid. Het betreft een aan Schiphol uitbesteedde dienst. Schiphol fungeert hier als "doorgeefluik" voor de betreffende heffingen. Het incasseren van deze gelden voor de overheid valt als zodanig buiten de facilitering van de luchtvaartprocessen op de luchthaven die door Schiphol wordt uitgevoerd. De aan deze dienst toerekenbare opbrengsten hoeven door Schiphol aldus niet aan de luchtvaartactiviteiten te worden toegerekend. Het vermarkten van kennis op het gebied van biomedische identificatie (Dartagnan) is geen luchtvaartactiviteit of een activiteit die daarmee rechtstreeks verband houdt in de zin van de Wet luchtvaart. Deze activiteit valt immers niet binnen de definitie die daaraan in artikel 2 van het Besluit wordt gegeven. Voor wat betreft de in dit punt genoemde activiteiten geldt dat Schiphol niet kan worden verplicht de opbrengsten in de toerekening aan luchtvaartactiviteiten te betrekken. De Raad verklaart deze zienswijzen van gebruikers ongegrond.
6. Voor wat betreft de eventuele toerekening van opbrengsten van Schiphol international merkt de Raad op dat het reguleringssysteem van de Wet luchtvaart slechts betrekking heeft op luchtvaartactiviteiten die Schiphol uitvoert als houdster van de exploitatievergunning in de zin van die Wet op de luchthaven Schiphol in Nederland.

Voor wat betreft de opbrengsten van Schiphol International geldt dan ook dat Schiphol niet kan worden verplicht deze in de toerekening aan luchtvaartactiviteiten te betrekken. De Raad verklaart deze zienswijzen van gebruikers ongegrond.

7. Ook voor opbrengsten uit reclame op productiemiddelen die uitsluitend of deels worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten geldt dat deze voortvloeien uit een activiteit die niet binnen de definitie van luchtvaartactiviteiten en daaraan gerelateerde activiteiten in artikel 2 van het Besluit valt. De opbrengsten vloeien voort uit de dienst die Schiphol aanbiedt als aanbieder van infrastructuur voor hangende en op de vloeren afgebeelde reclameboodschappen. Dit geldt evenzeer voor de opbrengsten uit reclame-uitingen op de beeldschermen van het Schiphol Dynamic displays project. Schiphol kan dan niet worden verplicht om (een deel van) de opbrengsten toe te rekenen aan de luchtvaartactiviteiten. De Raad verklaart deze zienswijzen van gebruikers ongegrond.
8. Een voor de reclame-opbrengsten van de zijde van gebruikers genoemde analogie met het toerekenen van de opbrengsten van de brandweerdiensten van de gemeente Haarlemmermeer gaat niet op, omdat aan de vergoeding van de gemeente Haarlemmermeer een calculatie van de door deze dienst veroorzaakte kosten ten grondslag ligt, dit conform de systematiek van de Wet luchtvaart. Uit het voorgaande concludeert de Raad dat het toerekeningssysteem van Schiphol op dit punt overeenkomstig de vereisten van het Besluit is. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers op dit punt ongegrond.
9. Ten aanzien van de belasting- en subsidievoordelen die worden verrekend op groepsniveau geldt het volgende. Schiphol heeft in hoofdstuk 5 van het toerekeningssysteem aangegeven dat investeringssubsidies in mindering worden gebracht op de aan gebruikers in rekening te brengen kosten. De Raad is van mening dat dit - voor zover de voordelen toerekenbaar zijn aan luchtvaartactiviteiten - voor alle subsidies zou moeten gelden, dus niet alleen voor investeringsubsidies, maar ook voor andersoortige subsidies die kostenverlagend werken.² Voorts geldt dat niet alleen subsidies die worden ontvangen door middel van een daadwerkelijke betaling van het subsidiebedrag, maar ook voor subsidies die worden ontvangen door een vermindering van de te betalen belastingen. Ook de op deze wijze verkregen subsidies verlagen de kosten en zijn ook voor dit doel in het leven geroepen. Het niet doorberekenen van deze voordelen levert strijdigheid op met de wettelijke eis van kostenoriëntatie van de tarieven van de luchtvaartactiviteiten. Er zouden in het geval er geen rekening met deze tegemoetkomingen in de kosten worden gehouden, kosten worden doorberekend die feitelijk niet worden gemaakt.
10. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers in zoverre gegrond. De Raad heeft Schiphol in overweging gegeven als algemeen principe in het toerekeningssysteem op te nemen dat

² Dit soort voordelen kunnen daarmee niet worden gezien als opbrengsten in die zin dat het vergoedingen zijn die een afnemer betaalt voor een product dat aan de afnemer wordt geleverd.

voornoemde subsidievoordelen die toerekenbaar zijn aan luchtvaartactiviteiten daaraan worden toegerekend. Dit betreft ook subsidies in de vorm van een vermindering van de belastingen. Schiphol heeft dit als algemeen principe opgenomen in het toerekeningssysteem en de Raad ziet op dit punt aldus geen aanleiding om goedkeuring te onthouden.

11. Het toerekenen van belastingvoordelen aan luchtvaartactiviteiten is consistent met de kostenoriëntatie-eis uit de Wet luchtvaart voor zover deze in directe relatie met de investerings- en operationele kosten van luchtvaartactiviteiten staan. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers als het gaat om andere dan deze genoemde belastingvoordelen niet gegrond. De reden hiervoor is dat deze een resultante zijn van een bepaling van winsten en belastingtarifiering volgens fiscale wet- en regelgeving die kan afwijken van de specifieke vereisten voor de bedrijfseconomische bepaling van kosten en opbrengsten als neergelegd in de Wet luchtvaart en de jaarrekening van Schiphol waarop de bepaling van de kosten en opbrengsten van de luchtvaartactiviteiten mede is gebaseerd.³ Zo geldt dat het aan luchtvaartactiviteiten in rekening te brengen vennootschapsbelastingtarief in het Besluit is genormeerd op het vigerende wettelijke tarief voor vennootschapsbelasting.⁴ Ook de regels voor de verrekening van kosten en opbrengsten bij de financiële verantwoording uit het Besluit bieden - onverlet het voorgaande - geen aanknopingspunten voor het achteraf verplicht verrekenen van belastingvoordelen die niet in directe relatie staan met de hoogte van de kosten.

- Toerekenen van kosten in bovengenoemde situaties

12. Gebruikers hebben in bovenstaande situaties in een aantal gevallen tevens zienswijzen ingebracht over de toerekening van kosten in bovengenoemde situaties. De Raad heeft dit nog eens (extra) onderzocht en - in het verlengde van de beoordeling in het voorgaande - getoetst aan de vereisten in het Besluit waaruit voortvloeit⁵ dat wanneer er geen sprake is van luchtvaartactiviteiten de (toerekenbare) kosten van deze niet-luchtvaartactiviteiten niet in de tarieven voor de luchtvaartactiviteiten mogen worden doorberekend.

13. Ten aanzien van de te maken kosten voor het innen van ATC-heffingen geldt dat zoals aangegeven deze activiteit van Schiphol geen luchtvaartactiviteit betreft. Schiphol hield hier al rekening mee door deze kosten niet aan de luchtvaartactiviteiten toe te rekenen. Voor de heffingen voor het Geluidsisolatiefonds Schiphol (GIS-heffingen) moet dit uitgangspunt evenzeer gelden. Dit bleek echter niet het geval te zijn. Nu Schiphol het toerekeningssysteem op dit echter heeft aangepast ziet de Raad geen aanleiding om goedkeuring van het toerekeningssysteem op dit punt te onthouden.

³ De jaarrekening moet voldoen aan de eisen van IFRS.

⁴ Zie deel C van de bijlage behorende bij artikel 3 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

⁵ Dit vloeit voort uit het vereiste van integraliteit en ook uit het vereiste van proportionaliteit.

Voor wat betreft de toerekening van kosten aan Schiphol International en Dartagnan heeft Schiphol in het toerekeningssysteem nog eens verduidelijkt dat voor zover er hier personeel uit andere operating units wordt ingezet voor deze activiteiten dit gebeurt tegen betaling op detachingsbasis. Nu Schiphol het toerekeningssysteem in deze heeft aangepast ziet de Raad hierin geen reden om goedkeuring op dit punt te onthouden.

14. Naar aanleiding van de zienswijzen van de gebruikers over het mogelijk toerekenen naar rato van omzet van kosten van de door gebruikers genoemde productiemiddelen waaraan reclame-uitingen hangen of zijn afgebeeld geldt het volgende. Voor zover er specifieke kosten worden gemaakt voor bijvoorbeeld het ophangen, bevestigen en schoonmaken en weghalen worden deze niet aan de luchtvaartactiviteiten toegerekend. Nu Schiphol dit laatste nog eens heeft verduidelijkt in het toerekeningssysteem ziet de Raad geen aanleiding om Schiphol om deze reden goedkeuring op dit punt te onthouden.
15. Voor wat betreft kosten van de productiemiddelen zelf geldt hier in de eerste plaats dat de kosten van productiemiddelen die gedeeltelijk voor de luchtvaartactiviteiten en gedeeltelijk voor andere activiteiten worden aangewend (in casu als middel voor het ophangen of afbeelden van reclame-uitingen) conform het Besluit dienen te worden toegerekend in overeenstemming met het daadwerkelijke gebruik van die productiemiddelen voor de luchtvaartactiviteiten.⁶ Schiphol hanteert voor zover het de verdeling van gebouwkosten betreft de maatstaf van het innemen van vierkante meters vloeroppervlak. Gesteld kan worden dat het innemen van vierkante meters vloeroppervlak een voor de hand liggende en adequate maatstaf is voor het daadwerkelijke gebruik van passagiersgebouwen voor luchtvaartactiviteiten en dat niet valt in te zien waarom een verdeling van kosten naar rato van de omzet – als voorgesteld van de zijde van gebruikers – hieraan superieur zou zijn.
16. Anders gezegd geldt dat zowel voor de gebouwen als de overige door gebruikers genoemde activasoorten de gebruikskosten van de activa die toerekenbaar zijn aan luchtvaartactiviteiten niet variëren met de omzet aan hangende en op de vloeren afgebeelde reclame-uitingen. Dit in die zin dat (een toenemend) gebruik en daaruit voortvloeiende omzet voor hangende en op de vloer afgebeelde reclame-uitingen geen beslag leggen op de gebruikscapaciteit van de activa voor luchtvaartactiviteiten. Het gebruik van bijvoorbeeld de buitenkant van een aviobrug of een binnenwand voor het ophangen van reclameboodschappen heeft niet tot gevolg dat passagiers moeten omlopen. Reclame-uitingen afgebeeld op vloeren hebben evenmin tot gevolg dat luchtvaartactiviteiten worden belemmerd; passagiers kunnen er eenvoudigweg overheen lopen. Hangende of op de vloeren afgebeelde reclame-uitingen veroorzaken aldus geen gebruikskosten van de betreffende activa.
17. De voornoemde conclusies over de toerekening van kosten in verband met reclame-activiteiten gelden niet voor het Schiphol Dynamic Displays project. Conform de systematiek van de wet is

⁶ Zie het Besluit, artikel 8 lid 1 sub d.

hier wel een splitsing van de kosten van met de niet-luchtvaartactiviteiten aan de orde, omdat het gebruik van de schermen voor reclame het gebruik van de schermen voor luchtvaartinformatie beperkt en vice versa. Het schermoppervlak wordt flexibel ingezet voor luchtvaartinformatie en reclame-uitingen waarbij ruimte van de reclame-uitingen in voorkomende gevallen ook wordt ingezet voor luchtvaartinformatie. Voor wat betreft de toerekening van de kosten is Schiphol verzocht een nadere verduidelijking in het toerekeningssysteem te geven. De door Schiphol gekozen en in het toerekeningssysteem beschreven benadering houdt op adequate wijze rekening met dit flexibele gebruik en is daarmee in overeenstemming met het daadwerkelijke gebruik en conform de Wet luchtvaart. De Raad ziet hierin dan ook geen aanleiding om Schiphol goedkeuring op dit punt te onthouden.

2 Toerekening van kosten

2.1 Zienswijzen gebruikers

18. Van de zijde van gebruikers is een aantal gevallen genoemd van productiemiddelen waarvan de kosten in het geheel niet aan de luchtvaartactiviteiten zouden mogen worden toegerekend omdat het geen luchtvaartactiviteiten zou betreffen. Het betreft de volgende zaken: 1) een aantal parkeerterreinen⁷ die ten onrechte geheel of gedeeltelijk aan de luchtvaartactiviteiten zouden zijn toegerekend, 2) Schiphol Plaza, 3) landzijdige infrastructuur,⁸ 4) kantoorverdiepingen boven Terminal West en het kantoorgebouw Skyport, 5) diverse commercieel gebruikte en eventueel geëxploiteerde parkeerterreinen langs de voorrijwegen, 6) kosten samenhangend met het bevorderen van de algemene publieke veiligheid, voor zover zij niet deel uitmaken van de beveiliging van passagiers en hun bagage, 7) kunstuitingen en planten en de daarvoor gebruikte ruimte en 8) de dependance van het Rijksmuseum op de luchthaven. Tot slot is van de zijde van gebruikers opgemerkt dat onduidelijk is hoe wordt omgegaan met onder andere: door Schiphol verstrekte subsidies voor de aanleg van de N201, het Schipholfonds en het Leefbaarheidsfonds.
19. Ten aanzien van Schiphol Plaza hebben gebruikers specifiek opgemerkt dat Schiphol Plaza geen deel uitmaakt van de in het Besluit met het oog op de afhandeling van passagiers genoemde passagiersterminal en de voorrijwegen, maar een daarbuiten liggend verkeersknooppunt vormt met een winkelfunctie. Gebruikers zijn van mening dat met het begrip terminalcomplex een groter areaal wordt aangeduid dan in de wet met de passagiersterminal en voorrijwegen wordt bedoeld. Daarom mogen de kosten en opbrengsten van Schiphol Plaza niet worden opgenomen in het toerekeningssysteem. Van de zijde van gebruikers is verder nog gewezen op de toelichting van artikel 7c van het Besluit. In deze toelichting is een aantal essentiële luchtvaartactiviteiten

⁷ Het betreft parkeerterreinen die in bijlage 1.3 van het toerekeningssysteem dat ter inzage is gelegd zijn vermeld.

⁸ Onder landzijdige infrastructuur worden in het toerekeningssysteem verschillende arealen op het Schiphol terrein begrepen (zie toerekeningssysteem, paragraaf 5.3.4), zoals Zuidoost, Zuid, Centrum laag, Centrum Hoog, Centrum Oost, Noord en Oost alsmede groenvoorzieningen, parkeerterreinen en verbindingswegen.

genoemd, waaronder de passagiersterminals. Schiphol Plaza zou volgens de gebruikers moeilijk als essentieel voor de luchtvaartactiviteiten kunnen worden beschouwd.

2.2 Beoordeling door de Raad

20. In het hiernavolgende zullen de zienswijzen van de zijde van gebruikers omtrent de toerekenbaarheid van voornoemde kosten aan de luchtvaartactiviteiten worden besproken. Alhier wordt alleen de principiële vraag besproken of deze kosten (of een deel daarvan) al dan niet aan luchtvaartactiviteiten mogen worden toegerekend. De door gebruikers bij een aantal van onderstaande kosten subsidiair ingebrachte zienswijzen over de verdeelsleutels worden voor zover daar aan de orde bij de beoordeling van het vereiste van proportionaliteit besproken.

- Parkeerterreinen

21. Voor wat betreft de genoemde parkeerterreinen die geheel of gedeeltelijk ten onrechte aan de luchtvaartactiviteiten zouden zijn toegerekend heeft de Raad Schiphol om een verduidelijking gevraagd. Uit de toelichting is gebleken dat het om diverse terreinen aan de *airside*⁹ van de luchthaven gaat en die rondom of in de buurt van de platformen zijn gesitueerd. Het betreft plaatsen voor containers, bussen en dienstvoertuigen van Schiphol. De betreffende toelichting is in het toerekeningssysteem opgenomen. De Raad acht de betreffende terreinen dienstbaar aan het gebruik van de platformen en daarmee toerekenbaar aan de luchtvaartactiviteiten in de zin van de Wet luchtvaart. Voor zover het toerekeningssysteem in deze onduidelijkheid bood acht de Raad de zienswijze van de gebruikers gegrond. Nu Schiphol het toerekeningssysteem in deze heeft verduidelijkt ziet de Raad hierin geen reden om goedkeuring van het toerekeningssysteem te onthouden.

- Schiphol Plaza

22. Met betrekking tot Schiphol Plaza wenst de Raad in de eerste plaats te verduidelijken dat de kosten van dit gebouwdeel niet volledig aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. De voor toerekening aan luchtvaartactiviteiten in aanmerking komende kosten betreffen op hoofdlijnen alleen het casco van het gebouw en de kosten van de in het gebouwdeel opgenomen technische installaties en gemeenschappelijk gebruikte nutsvoorzieningen.

⁹ De zijde van de terminalgebouwen waar zich de vliegtuigen bevinden.

De toerekening van deze kosten vindt plaats op basis van een vierkante meter verdeelsleutel die erin resulteert dat alleen de vierkante meters van de passages van en naar de aankomst- en vertrekhal en de centrale hal boven het NS-station worden toegerekend, waarbij deze laatste vierkante meters worden gecorrigeerd voor een passantentelling. Dit is vermeld in het toerekeningssysteem. Andere vierkante meters binnen dit gebouwdeel zoals de vierkante meters van de winkels en terrassen en een aantal corridors tussen winkels worden niet aan luchtvaartactiviteiten toegerekend. De toerekening resulteert er volgens opgave van Schiphol in dat circa 1/3 deel van de voor toerekening aan luchtvaartactiviteiten in aanmerkende kosten daaraan wordt toegerekend.

23. Voor wat betreft de zienswijzen van de zijde van gebruikers betreft merkt de Raad op dat de regelgeving geen exacte afbakening kent van het begrip “passagiersterminal”. Bij de beoordeling van de vraag of (een deel van de kosten) van Schiphol Plaza wel of niet toerekenbaar is aan de luchtvaartactiviteiten geldt als criterium of het gebouwdeel functioneel is voor de totstandbrenging van luchtvaartactiviteiten als bedoeld in artikel 2 van het Besluit. Er kan worden geconstateerd dat Schiphol Plaza (naast andere functionaliteiten) een duidelijke functie heeft in de verdeling van passagiers van en naar de aankomsthallen, respectievelijk de vertrekhallen. Deze verdeelfunctie bestaat onder meer door de aanwezigheid van het NS-station onder de centrale hal van Schiphol Plaza – waarvan een belangrijk deel van de passagiers gebruik maakt – en de mogelijkheid om via de hal gebruik te maken van de aankomst- en vertrekmogelijkheden via de voorrijwegen. Schiphol Plaza maakt in deze functie van verdeelpunt duidelijk integraal deel uit van het gebouwencomplex van de luchthaven dat functioneel is voor de luchtvaartactiviteiten. Het verstrekken van passage binnen Schiphol Plaza aan luchtvaartgebonden passanten kan aldus worden gezien als passagiersafhandeling en daarmee als een luchtvaartactiviteit in de zin van de Wet Luchtvaart. Daarbij geldt ook dat Schiphol Plaza in casu een functie heeft die vergelijkbaar is met die van de voorrijwegen. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers aldus niet gegrond.
- Landzijdige infrastructuur (inclusief parkeerterreinen langs voorrijwegen)
24. De landzijdige infrastructuur omvat een aantal arealen gelegen rondom een gedeelte van de luchthaven dat gebruikt wordt voor het opstijgen en landen van vliegtuigen (de Kaagbaan, Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan). Het gebied omzoomt tevens het terminalcomplex en de vrachtterminals. Het gaat om gebieden die in eigendom zijn van Schiphol en het betreft wegen, viaducten, openbare verlichting en een aantal direct daaraan grenzende openbare groenvoorzieningen zoals wegbermen en groenstroken tussen wegen met gescheiden rijbanen. De kosten van het operationeel beheer en het onderhoud worden eveneens aan deze infrastructuur toegerekend. De verdeelsleutel van de kosten van de onderliggende grond volgt de voornoemde areaalgedeelten (zie allocatiesleutel a1e OU aviation).
25. Voor zover de zienswijzen van gebruikers inzake de landzijdige infrastructuur berust op een strikte interpretatie van het begrip voorrijweg, wordt geconstateerd dat het begrip voorrijweg in

het Besluit geen exacte afbakening kent, in casu in die zin dat kosten van ondersteunende voorzieningen hieraan niet zouden mogen worden toegerekend. De Raad acht het in principe bedrijfseconomisch aanvaardbaar dat kosten van voorzieningen die redelijkerwijs ondersteunend zijn aan het gebruik van voorrijwegen (zoals groenstroken, openbare verlichting en de grond onder de wegen) mede worden toegerekend aan die wegen. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers in deze algemene zin niet gegrond.

26. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers gegrond in die zin dat het toerekeningssysteem nadere specificering behoeft omtrent de relatie tussen de kosten van de landzijdige infrastructuur en de totstandkoming van de luchtvaartactiviteiten in zin van artikel 2 van het Besluit. Naar aanleiding daarvan heeft de Raad Schiphol in overweging gegeven om te verduidelijken dat – binnen de huidige constellatie van Schiphol – alleen de kosten in relatie tot de arealen Centrum (Centrum hoog en Centrum laag) en Zuidoost in aanmerking komen voor toerekening aan luchtvaartactiviteiten.¹⁰ Ook heeft de Raad Schiphol in overweging gegeven om te verduidelijken dat kosten in relatie tot vrachtverkeer en parkeren binnen de arealen niet aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Daarnaast geldt dat de kosten van deze areaalgedeelten die duidelijk gereserveerd zijn voor commercieel gebruik (bijvoorbeeld toekomstige nieuwbouw van kantoren) evenmin voor toerekening aan luchtvaartactiviteiten in aanmerking komen. Nu Schiphol het toerekeningssysteem op deze punten heeft aangepast en/of heeft verduidelijkt ziet de Raad geen aanleiding om Schiphol goedkeuring op dit punt te onthouden.

- Kantoren Terminal West en Skyport

27. Voor wat betreft de kantoorverdiepingen boven Terminal West en het kantoorgebouw Skyport die als gebouwdelen zijn opgenomen in de toerekening van kosten aan luchtvaartactiviteiten, merkt de Raad op dat vierkante meters voor zover de kantoren niet worden gebruikt voor luchtvaartactiviteiten niet aan de luchtvaartactiviteiten mogen worden toegerekend en dat dit op grond van de principes in het toerekeningssysteem ook zo geschiedt.¹¹ Voor zover de kantoren wel voor luchtvaartactiviteiten van Schiphol worden gebruikt zijn de kosten wel toerekenbaar aan de luchtvaartactiviteiten. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers in deze ongegrond.

- Publieke veiligheid

¹⁰ Alleen de infrastrukturelementen in deze arealen hebben in de huidige lay-out van Schiphol een relatie met de totstandkoming van luchtvaartactiviteiten, hetzij in de zin van voorrijweg (Centrum hoog en laag) hetzij in de zin van een ingang van het gedeelte van luchthaventerrein waar de start- en landingsbanen liggen (areaal Zuidoost). Het areaal Centrum bevindt zich aansluitend aan de terminalgebouwen en het kantoorgebouw Skyport.

¹¹ Het kantoorgebouw Skyport wordt op het moment dit besluit volgens Schiphol niet voor luchtvaartactiviteiten gebruikt.

28. Voor wat betreft de kosten samenhangend met het bevorderen van de algemene publieke veiligheid, voor zover zij niet deel uitmaken van de beveiliging van passagiers en hun bagage geldt het volgende. In de toelichting bij artikel 2 van het Besluit is vermeld dat kosten van criminaliteitsbestrijding en ter handhaving van de openbare orde toerekenbaar zijn aan de beveiliging van passagiers en hun bagage. Uit het toerekeningssysteem is niet gebleken dat er beveiligingskosten aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend die buiten deze wettelijke definitie vallen. Wel is gebleken dat Schiphol een deel van deze kosten vanuit de PMC Security (waarin de wettelijke categorie beveiliging van passagiers en hun bagage valt) toerekent aan andere luchtvaartafdelingen, waardoor de kosten in de andere luchtvaartactiviteiten dan de beveiligingsactiviteiten worden doorberekend. De Raad heeft ondanks het feit dat dit geen effect heeft op de totale aan gebruikers in rekening te brengen kosten Schiphol gevraagd deze toerekening ongedaan te maken, zodat de kosten nu volledig – voor zover toerekenbaar aan luchtvaartactiviteiten – in de beveiligingsstarieven tot uitdrukking komen. Nu het toerekeningssysteem in deze zin niet aan de Wet luchtvaart voldeed, acht de Raad deze zienswijzen van gebruikers gegrond. Daar echter Schiphol inmiddels het toerekeningssysteem hieraan heeft aangepast, is hierin geen reden gelegen goedkeuring op dit punt te onthouden.

- Kunstuitingen en planten

29. Voor kunstuitingen en planten merkt de Raad op dat voor zover gebruikers hebben opgemerkt dat kunstuitingen en planten in het geheel niet aan de luchtvaartactiviteiten zouden mogen worden toegerekend, geldt hier evenals bij Schiphol Plaza is overwogen dat de regelgeving het begrip “passagiersterminal” niet zodanig heeft afgebakend dat deze zaken er buiten zouden vallen. Het is in Nederland gebruikelijk dat gebouwen met een (semi-) openbaar karakter (zoals de terminalgebouwen van Schiphol) zijn voorzien van planten en kunstuitingen. Het is Schiphol aldus binnen redelijke grenzen toegestaan om kosten van kunstuitingen en planten (naar rato van gebruik) op te nemen in de kosten van de voor luchtvaartactiviteiten in de definitie van artikel 2 van het Besluit gebruikte gebouwen en deze toe te rekenen aan de luchtvaartactiviteiten. De Raad verklaart de zienswijzen van gebruikers aldus ongegrond.

- Dependance Rijksmuseum

30. Binnen het terminalcomplex van Schiphol is een dependance gevestigd van het Rijksmuseum. Dit museum bevindt zich niet in de doorgaande flowroute voor passagiers. De tentoonstellingsruimte is toegankelijk via een museumwinkel. Voor wat betreft de kosten van de dependance van het Rijksmuseum (hierna: het museum) geldt dat Schiphol hiervan alleen de kosten van de tentoonstellingsruimte voor toerekening aan luchtvaartactiviteiten in aanmerking laat komen en deze voor de helft aan de luchtvaartactiviteiten toerekent. De kosten van de in het museum tentoongestelde kunstuitingen zijn voor rekening van het Rijksmuseum.

31. Voor de vraag of de kosten van het museum aan luchtvaartactiviteiten kunnen worden toegerekend, merkt de Raad op dat dit op zijn minst geen gebruikelijke voorziening is voor de

afhandeling van passagiers en hun bagage. Dit is mede ingegeven door het feit dat Schiphol één van de weinige zo niet de enige¹² luchthaven in de wereld die een dergelijk museum in zijn terminal heeft. Daarnaast geldt dat ook in algemene zin – anders dan hiervoor overwogen ten aanzien van kunstuitingen en planten – dat de Raad van oordeel is dat het museum niet behoort tot de gebruikelijke voorzieningen voor de aankleding van (ruimten van) gebouwen met een (semi-) openbaar karakter. De Raad is om voornoemde redenen van oordeel dat de kosten hiervan niet kunnen worden toegerekend aan de “afhandeling van passagiers en hun bagage in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen” als bedoeld in artikel 2 van het Besluit. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers op dit punt aldus gegrond. Schiphol heeft het toerekeningssysteem naar aanleiding hiervan dienaangaande aangepast en rekent de kosten van het museum niet meer aan de luchtvaartactiviteiten toe. De Raad ziet derhalve geen aanleiding om goedkeuring aan het toerekeningssysteem op dit punt te onthouden.

- N201

32. Met betrekking tot de van de zijde van gebruikers gevraagde duidelijkheid over de eventueel door Schiphol te verstrekken subsidies van de aanleg of verbetering van de N201 geldt het volgende. Het betreft de provinciale weg die Hoofddorp met Aalsmeer verbindt. De weg wordt door vele anderen gebruikt die in ieder geval met elkaar gemeen hebben dat ze niet onderweg zijn naar Schiphol. De Raad is van oordeel dat hier redelijkerwijs niet kan worden gesproken van een (eigen) voorrijweg of kosten van productiemiddelen in de zin van artikel 2, respectievelijk artikel 8, eerste lid, van het Besluit. Nu Schiphol in het toerekeningssysteem heeft aangegeven dit soort uitgaven niet aan de luchtvaartactiviteiten toe te rekenen, ziet de Raad geen aanleiding om goedkeuring op dit punt te onthouden.

- Leefbaarheidsfonds en Schipholfonds

33. Schiphol is van plan om geldelijke uitkeringen te doen ter financiering van voorzieningen voor omwonenden van Schiphol tegen milieuoverlast die door Schiphol wordt veroorzaakt, uit het zogenoemde Leefbaarheidsfonds. Deze financiële bijdrage, komt volgens Schiphol ten goede aan omwonenden die zich in een zogenoemde schrijnende situatie bevinden. Zij ondervinden ernstige hinder van het vliegverkeer maar vallen volgens Schiphol buiten alle wettelijke regels die dit moeten compenseren.

¹² Schiphol geeft ook zelf aan dat dit museum een uniek karakter heeft. Zie hiervoor het volgende citaat op www.schiphol.nl: “*Het Rijksmuseum Schiphol is een gezamenlijk en uniek initiatief van Amsterdam en Amsterdam Airport Schiphol*”

Voor deze omwonenden worden maatregelen op maat ontwikkeld om hun problemen te helpen oplossen.¹³ Te denken valt bijvoorbeeld aan het verslepen van woonboten naar een locatie waar minder overlast wordt ondervonden.

34. Toetsing aan de regelgeving in de Wet luchtvaart leidt tot de conclusie dat het hier geen luchtvaartactiviteit betreft. Weliswaar veroorzaken opstijgende, landende en overvliegende vliegtuigen milieuoverlast, maar dit maakt dit soort vergoedingen aan derden ter bestrijding van milieuoverlast nog niet tot een luchtvaartactiviteit van Schiphol in de zin van de Wet luchtvaart. Over het in rekening brengen van dit soort externe kosten aan de luchtvaartmaatschappijen is de regelgeving duidelijk: dat is voorbehouden aan de overheid. Steun voor die opvatting is te vinden in de wetsgeschiedenis van de Wet luchtvaart. In de Nota naar aanleiding van het Verslag¹⁴ wordt gesteld: 'Kosten die voortvloeien uit belasting van het milieu zijn externe kosten (geluid, emissies etc). Het doorberekenen van deze kosten staat los van de privatisering en valt buiten de scope van het wetsvoorstel. Het verhalen (internaliseren) van deze externe kosten op de gebruikers is een verantwoordelijkheid van de overheid. Dit vergt heffingen die fondsgenererend zijn.'¹⁵ en 'Daarbij stelt de exploitant de tarieven (en indien hij dit wenst een opbrengstneutrale tariefsdifferentiatie) vast op basis van de interne kosten van de aviation activiteiten'.
35. Voor wat betreft de door gebruikers gevraagde duidelijkheid over de toerekening van kosten van het Schipholfonds geldt eveneens dat er hier sprake is van een koppeling met de lasten die de omgeving van de luchthaven ondervindt. De stichting 'Het Schipholfonds' is volgens Schiphol in 1994 op haar initiatief opgericht en steunt door middel van donaties projecten die van maatschappelijk, cultureel of sportief belang zijn en in die in de omgeving van Schiphol worden ontwikkeld.¹⁶ Schiphol werkt daarmee aan haar imago als nabuur en legt daarbij een verband met de omgevingslasten. Schiphol geeft over dit fonds aan: "Amsterdam Airport Schiphol vindt dat omwonenden van de luchthaven niet alleen moeten delen in de lasten, maar ook in de lusten"¹⁷ Toetsing van het fonds aan de regelgeving leidt naar analogie van hetgeen overwogen is over het Leefbaarheidsfonds tot de conclusie dat het in stand houden van en het doen van geldelijke uitkeringen uit het fonds geen luchtvaartactiviteit betreft in de definitie van artikel 2 van het Besluit.

¹³ Zie Jaarverslag Schiphol Group 2006, pagina 16.

¹⁴ Kamerstukken II, 2001 - 2002, 28074, nr. 7 p. 39

¹⁵ In de praktijk neemt de overheid deze taak ook op zich. Zo is er door de overheid een fonds opgericht voor geluidsisolatiemaatregelen rondom Schiphol (het Geluidsisolatieproject Schiphol, kortweg GIS) dat gevoed wordt door heffingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen. Schiphol incasseert deze gelden voor de overheid en geeft de geïncasseerde bedragen door aan het fonds.

¹⁶ De financiële ondersteuning betreft steun voor activiteiten als bijvoorbeeld het restaureren van het traditionele zeilvaartuig de Kagenaar Hylke Tromp, een nieuw wijkcentrum in Hoofddorp, het behoud van het openluchtzwembad in Ter Aar en de restauratie van een kerkorgel in Koog aan de Zaan.

¹⁷ Zie www.schiphol.nl

Daar komt nog bij dat ook, al zou de analogie met het Leefbaarheidfonds niet aan de orde zijn, dat de activiteit zodanig ver weg ligt van de bedrijfsactiviteiten van de luchthaven ter facilitering van het vliegverkeer dat de activiteit redelijkerwijs niet als ondersteunend kan worden gezien aan de totstandkoming van die activiteiten.

36. In het verlengde hiervan geldt dat uitgaven voor het in stand houden van zowel het Schipholfonds als het Leefbaarheidfonds en het doen van uitkeringen daaruit of het doen van donaties voor soortgelijke bestedingsdoelen niet kunnen worden gezien als kosten van productiemiddelen in de zin van artikel 8, eerste lid van het Besluit.
37. De Raad heeft Schiphol in overweging gegeven om in het toerekeningssysteem op te nemen dat de kosten van instandhouding of het doen van uitkeringen uit fondsen met bestedingsdoeleinden aan het Schipholfonds en het Leefbaarheidfonds daaruit niet toe te rekenen aan de exploitatie van de luchtvaartactiviteiten. Dit geldt eveneens voor andere fondsen of donaties met soortgelijke bestedingsdoelen als het Schipholfonds en het Leefbaarheidfonds. Nu Schiphol in het toerekeningssysteem heeft aangegeven dit soort uitgaven niet aan de luchtvaartactiviteiten toe te rekenen ziet de Raad geen aanleiding om goedkeuring op dit punt te onthouden.
38. Voor de duidelijkheid zij opgemerkt dat de Raad geen oordeel heeft over de wenselijkheid van dit soort uitgaven als zodanig. Het niet toerekenen aan de luchtvaartactiviteiten binnen het kader van de Wet luchtvaart betekent ook niet dat Schiphol deze uitgaven zou moeten staken. Het betekent alleen dat de kosten die hiermee samenhangen niet kunnen worden toegerekend aan de exploitatie van de luchtvaartactiviteiten.

3 Afschrijvingen en Regulatory Asset Base

3.1 Zienswijzen van gebruikers

- Afschrijvingen

39. Ten aanzien van de afschrijvingstermijnen als genoemd in het toerekeningssysteem is van de zijde van gebruikers in algemene zin opgemerkt dat deze niet marktconform zouden zijn. De gehanteerde termijnen voor bijvoorbeeld 400 Hz installaties, kantoren van Schiphol Real Estate (hierna: SRE) en gasinstallaties zijn in de visie van gebruikers te kort om van overeenstemming met het beginsel van marktconformiteit te kunnen spreken. Specifiek voor de toepassing van de unuïteitenmethode (afschrijvingsmethode voor grote "lumpy" investeringen van meer dan EUR 100 miljoen) is van de zijde van gebruikers opgemerkt dat onduidelijk is hoe omgegaan wordt met onder andere de regels die worden gehanteerd bij het vaststellen of activa als "lumpy" worden aangemerkt (onduidelijk is of dit geschiedt inclusief of exclusief "equipment"). Tot slot is van de zijde van gebruikers opgemerkt dat het toerekeningssysteem niet duidelijk maakt wat er gebeurt indien de maximumcapaciteit van een activum waarin meer dan EUR 100 miljoen is

geïnvesteed, na enige tijd aangepast moet worden, bijvoorbeeld omdat de beoogde capaciteitsuitbreiding niet gehaald blijkt te worden.

- Regulatory Asset Base

40. Ten aanzien van de Regulatory Asset Base (hierna: RAB) brengen gebruikers naar voren dat in het toerekeningssysteem gehanteerde principes om diverse redenen tot een te grote RAB voor de luchtvaartactiviteiten zou leiden. Dit vanwege het feit dat de door Schiphol gehanteerde (administratieve) begrippen luchtvaartprocessen, PMC aviation en de BA aviation volgens gebruikers een omvangrijker geheel aan activiteiten omvatten dan de luchtvaartactiviteiten in de zin van de Wet. Gebruikers verwijzen in dit verband naar de verdeelsleutel voor de gebouwkosten waaruit zou blijken dat de gebezigde terminologie van Schiphol niet consistent zou zijn met de wettelijke definities, zoals het begrip luchtvaartactiviteiten. Gebruikers verwijzen daarnaast naar diverse concrete gevallen van activa die niet zouden mogen meegenomen in de RAB, zoals de kantoren boven Terminal West, Skyport en Schiphol Plaza, als eerder besproken in deze bijlage bij dit Besluit. Het opnemen van teveel activa in de RAB en hantering van volgens gebruikers onjuiste begrippen zou er ook toe leiden dat de verdeelsleutels van de kosten tot onjuiste uitkomsten zouden leiden.

41. In dit verband wordt door gebruikers mede opgemerkt dat de overzichten in bijlage 1 van het toerekeningssysteem een onvoldoende gedetailleerd inzicht zouden geven in de RAB. Het betreft overzichten waarin activasoorten aan kostenplaatsen en PMC's respectievelijk verdeelsleutels zijn gekoppeld. Zonder de voorziening in het toerekeningssysteem dat er steeds een lijst beschikbaar is met assets, waaronder de gronden, die geheel of gedeeltelijk aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend met per asset een vermelding van (i) de toegedeelde asset, (ii) de verdeelsleutel (indien van toepassing), (iii) de historische kostprijs, (iv) de boekwaarde, (v) de afschrijvingstermijn, en (vi) de datum van in gebruikneming, kan volgens gebruikers niet duidelijk zijn hoe het toerekeningssysteem werkt. Voor de koptekst van bijlage 1.2 is door gebruikers opgemerkt dat blijkens de koptekst van deze bijlage niet alle activa die worden meegerekend in de RAB zijn opgenomen. Over de bijlage 1.3 is door gebruikers opgemerkt dat de specificatie van de hierin genoemde verdeelsleutels ontbreekt.

3.2 Beoordeling door de Raad

- Afschrijvingen

42. Ten aanzien van de algemene stelling van gebruikers dat de afschrijvingstermijnen als genoemd in het toerekeningssysteem niet marktconform zouden zijn, ziet de Raad niet aanleiding om Schiphol goedkeuring op dit punt te onthouden. Dit geldt ook ten aanzien van de algemene stelling ten aanzien van de door gebruikers gegeven voorbeelden. Aan de termijnen liggen naar het oordeel van de Raad weloverwogen principes ten grondslag en de termijnen zijn voorwerp van externe accountantscontrole. Voor wat betreft de uitgebreide motivering van de Raad om terzake de afschrijvingstermijnen geen goedkeuring te onthouden, zij korthedshalve verwezen naar punt 57 tot en met 64 in hoofdstuk 5 van dit besluit. De Raad verklaart de zienswijzen van gebruikers op dit punt niet gegrond.¹⁸
43. Voor wat betreft de door gebruikers gevraagde duidelijkheid over de omgang met lumpy investeringen (inclusief of exclusief equipment) heeft de Raad Schiphol om een verduidelijking gevraagd. Gebruikelijk uitgangspunt is naar het oordeel van de Raad dat de totale investering (dus inclusief equipment) bij de investering in beschouwing te nemen. Dit vormt immers het uitgangspunt voor de totale investeringsbeslissing van het management en de beoordeling van vermogensverschaffers. Schiphol heeft in het toerekeningssysteem duidelijk gemaakt dat de investering in equipment onderdeel uitmaakt van de berekening van de unuïteit. Nu Schiphol het toerekeningssysteem op deze wijze heeft verduidelijkt, ziet de Raad geen aanleiding om goedkeuring op dit punt te onthouden.
44. Ten aanzien van door gebruikers ingebrachte zienswijzen dat het toerekeningssysteem niet duidelijk maakt wat er gebeurt indien de maximumcapaciteit van een activum waarin meer dan EUR 100 miljoen is geïnvesteerd, na enige tijd aangepast moet worden, bijvoorbeeld omdat de beoogde capaciteitsuitbreiding niet gehaald blijkt te worden, geldt het volgende. De berekening van de unuïteiten ligt voor een langere periode vast en wordt voor het eerst herzien op het moment van eerste evaluatie van de Wet luchtvaart, binnen vier jaar na de inwerkingtreding van die wet.¹⁹ De economische levensduur kan daarbij volgens het Besluit niet worden aangepast.²⁰ Schiphol heeft het toerekeningssysteem verduidelijkt door aan te geven dat eventuele andere inzichten over de geprognosticeerde benutting van de capaciteit worden toegepast op de boekwaarde van het activum op het moment van herziening van de berekening.

¹⁸ De Raad heeft ondanks deze conclusie Schiphol wel gevraagd om enkele specifieke verduidelijkingen in het toerekeningssysteem door te voeren, hetgeen is geschied. Verduidelijkingen zijn dat de lijst van materiele vaste activa betrekking heeft op vaste activa van Schiphol als geheel (dit laat onverlet dat ze niet allen geheel worden toegerekend) en dat de afschrijvingstermijnen van SRE-kantoren betrekking hebben op de resterende levensduur en dat de kosten hiervan niet worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.

¹⁹ Zie Wet luchtvaart, artikel 12.3a.

²⁰ Zie de bijlage behorende bij artikel 13 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

De Raad acht deze aanpak bedrijfseconomisch aanvaardbaar. Nu het toerekeningssysteem op dit punt onvoldoende duidelijkheid bood, acht de Raad deze zienswijzen van gebruikers gegrond. Daar echter Schiphol het toerekeningssysteem op voornoemde wijze heeft verduidelijkt, is hierin geen reden gelegen op dit punt goedkeuring te onthouden.

- RAB

45. Ten aanzien van de door gebruikers naar voren gebrachte zienswijzen over de omvang van de RAB overweegt de Raad in de eerste plaats het volgende. In het goedgekeurde toerekeningssysteem zijn uitsluitend de wettelijke "luchtvaartactiviteiten" de basis voor toerekening aan luchtvaartactiviteiten. Bedragen binnen de PMC's Aviation en Security die niet toerekenbaar zijn aan die luchtvaartactiviteiten worden van de exploitatie van de luchtvaartactiviteiten afgesplitst. Voor wat betreft de motivering van de Raad op dit punt zij kortheidshalve ook verwezen naar punt 41 tot en met 48 in hoofdstuk 5 van dit besluit. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers op dit punt niet gegrond.
46. In het verlengde hiervan ziet de Raad ook geen aanleiding om uit de gehanteerde administratieve begrippen te concluderen dat de toerekening niet overeenkomt met het wettelijke onderscheid tussen luchtvaart- en niet luchtvaartactiviteiten. De door Schiphol gehanteerde begrippen als luchtvaartprocessen, Terminalcomplex, PMC en verhuurbaar oppervlak mogen door Schiphol worden gebezigd bij het beschrijven van de toerekening van kosten aan luchtvaartactiviteiten, zolang duidelijk is dat dit leidt tot een toerekening van kosten aan de wettelijke luchtvaartactiviteiten conform de wettelijke principes. Dit is in het toerekeningssysteem duidelijk. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers op dit punt ongegrond.
47. Voor wat betreft de door gebruikers genoemde concrete voorbeelden van activa die niet in de RAB zouden mogen worden opgenomen zij kortheidshalve verwezen naar paragraaf 2 van deze bijlage van dit besluit.
48. Over de door gebruikers gevraagde lijst met extra gedetailleerde informatie in bijlage 1 van het toerekeningssysteem met daarin vermeld de allocatie van materiële vaste activa naar PMC's geldt het volgende. De hier door gebruikers gevraagde informatie betreft de daadwerkelijke opstelling van de RAB en daarmee de toepassing van het toerekeningssysteem. Dit laatste is inherent aan het feit dat de samenstelling van het activacomplex van jaar tot jaar kan veranderen. Het toerekeningssysteem als zodanig kan aldus - zoals door Schiphol in de bijlagen is weergegeven - niet verder gaan dan (complete) lijst op het niveau van activasoorten gekoppeld aan kostenplaatsen waarop deze zijn geregistreerd en de verdeelsleutel.

Dit wordt ook bevestigd in de nota van toelichting bij het Besluit waarin is vermeld dat de eerste RAB wordt opgesteld met toepassing van het toerekeningssysteem. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers op dit punt niet gegrond.

49. De Raad deelt de over de koptekst van de bijlage 1.2 van het toerekeningssysteem ingebrachte zienswijzen dat blijkens de koptekst van deze bijlage niet alle activa die worden meegerekend die in de RAB zijn opgenomen. Schiphol had in de koptekst vermeld dat het overzicht exclusief de activa van de dochterondernemingen is. Schiphol heeft het toerekeningssysteem aangepast door (door middel van een verwijzing) inzicht te geven in de activasoorten van de dochterondernemingen, waarvan de activa worden gebruikt voor de totstandbrenging van luchtvaartactiviteiten. Nu het toerekeningssysteem op dit punt onvoldoende duidelijkheid bood, acht de Raad deze zienswijzen van gebruikers gegrond. Daar echter Schiphol inmiddels het toerekeningssysteem heeft verduidelijkt door een verwijzing te maken naar de allocatiesleutels waar de activa van de dochterondernemingen zijn opgesomd, is hierin geen reden gelegen op dit punt goedkeuring te onthouden.
50. De zienswijzen van gebruikers dat de verdeelsleutels in de bijlage 1.3 van het toerekeningssysteem niet zijn gespecificeerd wordt niet gedeeld door de Raad. De bijlage betreft een schematisch overzicht waarin activa aan kostenplaatsen en kostenplaatsen aan typen verdeelsleutels zijn gekoppeld. Het schema legt daarmee een koppeling tussen de inputkant van het toerekeningssysteem en de verdeelsleutels waarmee deze input wordt toegerekend. In bijlage 1.4 is ter verdere verduidelijking nog een koppeling gemaakt tussen de desbetreffende kostenplaatsen en de concrete verdeelsleutels die in het toerekeningssysteem zijn opgenomen. De specificatie/ uitwerking van de verdeelsleutels als zodanig is in de bijlagen 3 en 4 van het toerekeningssysteem opgenomen. De Raad verklaart de zienswijzen van de gebruikers dat het systeem onvoldoende duidelijk is op dit punt niet gegrond.

4 Interne controle en tussentijdse wijzigingen van het toerekeningssysteem

4.1 Zienswijzen gebruikers

51. Gebruikers geven aan dat hoofdstuk 8 van het toerekeningssysteem volgens de koptekst ingaat op enkele maatregelen die door Schiphol worden genomen ten einde de effectiviteit van de interne controle te vergroten. Het toerekeningssysteem maakt volgens gebruikers echter op geen enkele wijze inzichtelijk waarom slechts op enkele van deze maatregelen wordt ingegaan. Gebruikers zijn verder van mening dat het gestelde in de koptekst van hoofdstuk 8 van het toerekeningssysteem niet af kan doen aan het feit dat de theoretische verdeelsleutel gedurende de periode van het toerekeningssysteem vastligt. Tussentijdse wijziging van het toerekeningssysteem - dat immers (slechts) de principes bevat volgens welke wordt toegerekend - is echter niet toegestaan. Voor zover Schiphol in hoofdstuk 8 zou betogen dat tussentijdse wijziging wel zou zijn toegestaan, menen gebruikers dat dit in strijd is met de Wet Luchtvaart en dat de goedkeuring van het toerekeningssysteem in zoverre ook in strijd is met die wet.

4.2 Beoordeling door de Raad

52. De goedkeuring van het toerekeningssysteem betreft - zoals gebruikers aangeven - de principes voor de toerekening van kosten. Schiphol is niet gehouden haar volledige stelsel voor interne controle in het toerekeningssysteem te beschrijven. De beoordeling van de interne administratieve organisatie valt niet onder het toerekeningssysteem als zodanig. De wijze waarop het toerekeningssysteem wordt toegepast, is voorwerp van controle door de accountant, in ieder geval bij de financiële verantwoording. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers op dit punt niet gegrond.
53. Voor zover de beschrijving zou impliceren dat Schiphol haar toerekeningssysteem tussentijds zou veranderen, geldt dat goedkeuring van het toerekeningssysteem een bevoegdheid is van de Raad. Of Schiphol een tussentijdse wijziging voor zichzelf expliciet als mogelijkheid in het document van het toerekeningssysteem noemt, doet hieraan niet af. Immers, de bevoegdheid van de Raad is in de wet- en regelgeving vastgelegd. Ook in het dictum van dit besluit ter goedkeuring van het toerekeningssysteem is expliciet ingegaan op de gevolgen van wijzigingen voor de rechtsgeldigheid van het besluit. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers op dit punt niet gegrond.

5 Overdracht van activa en boekwinsten activa

5.1 Zienswijzen gebruikers

54. Door gebruikers is aangegeven dat onduidelijk is of boekwinsten op aan luchtvaartactiviteiten toegedeelde activa ten gunste komen van de luchtvaartactiviteiten. In concreto is hier aangegeven dat niet duidelijk is of boekwinst bij overgang van activa bij wijziging van PMC ook bij de overdragende PMC gealloceerd wordt.
55. Voor wat betreft de overdracht van activa is door gebruikers naar voren gebracht dat niet duidelijk is: 1) hoe de besluitvorming plaatsvindt bij de overgang van activa van de ene PMC naar de andere PMC, 2) of reservecapaciteit van aviation aan aviation en reservecapaciteit van non-aviation aan non-aviation wordt toegerekend, dan wel dat alle reservecapaciteit aan aviation wordt toegerekend en 3) of tijdelijke overdracht van reservecapaciteit van aviation aan non-aviation ongedaan kan worden gemaakt, zodra deze capaciteit weer nodig is voor aviation activiteiten.

5.2 Beoordeling door de Raad

56. Voor wat betreft de door gebruikers in algemene zin gemaakte opmerking dat er sprake zou zijn van onduidelijkheid ten aanzien van voornoemde boekwinsten geldt dat in het toerekeningssysteem uitgebreid beschreven is hoe met de boekwinsten wordt omgegaan. Voor wat betreft de eventuele boekwinsten bij overdracht van activa naar een andere PMC is in het

toerekeningssysteem opgenomen dat de boekwaarde gehandhaafd blijft en wordt er geen boekwinst gerealiseerd. De Raad acht voornoemde zienswijzen van gebruikers omtrent de boekwinsten niet gegrond.

57. Voor wat betreft de besluitvorming bij overdracht van activa geldt in het toerekeningssysteem²¹ de algemene regel dat, indien sprake is van een wijziging van gebruik van een productiemiddel, de regel wordt gehanteerd dat toerekening plaatsvindt aan de oude PMC totdat een nieuwe PMC kan worden aangewezen als gebruiker.²² Het door Schiphol in deze gehanteerde principe is daarmee duidelijk. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers op dit punt niet gegrond.
58. Voor wat betreft de vraag van gebruikers inzake de algemene toerekening van reservecapaciteit merkt de Raad het volgende op. Aan het toerekeningssysteem ligt het algemene uitgangspunt ten grondslag dat de totale capaciteitskosten van een gemeenschappelijk productiemiddel worden toegerekend op basis van het gebruik van het productiemiddel door luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten, waardoor de capaciteitskosten van het productiemiddel pro-rato aan luchtvaart- en niet-luchtvaartactiviteiten worden toegerekend en niet uitsluitend aan de ene of de andere activiteit. De totale (eventuele) reservecapaciteit van het productiemiddel wordt aldus eveneens pro-rato toegerekend.²³ De Raad acht het toerekeningssysteem op dit punt voldoende duidelijk en verklaart de zienswijzen van gebruikers niet gegrond.
59. Voor wat betreft de van de zijde van gebruikers genoemde vraag of tijdelijke overdracht van reservecapaciteit van aviation aan non-aviation ongedaan kan worden gemaakt, zodra deze capaciteit weer nodig is voor aviation activiteiten, is de Raad van oordeel dat beantwoording van deze vraag buiten de scope van dit besluit valt. Immers de wijze waarop Schiphol haar capaciteitsbehoefte invult zodra ruimten weer nodig zijn voor luchtvaartactiviteiten is als

²¹ Zie voor de regels inzake de verkoop van activa hoofdstuk 5 van het toerekeningssysteem.

²² Dit laat overigens onverlet dat kosten van activa voor luchtvaartactiviteiten bij buitengebruikstelling daarvan conform de regels in het Besluit niet meer worden meegenomen in de exploitatie. Zie hiervoor ook hoofdstuk 7 van het toerekeningssysteem.

²³ De Raad acht deze werkwijze – behoudens specifieke in dit besluit genoemde situaties - voor toerekenbare capaciteitskosten bedrijfseconomisch aanvaardbaar en in overeenstemming met artikel 8 lid 1 sub d van het Besluit. Hierbij geldt dat het bepalen van “specifieke reservecapaciteit” voor een bepaalde gebruiker van een gemeenschappelijk gebruikt productiemiddel in veel gevallen niet of nauwelijks objectief dan wel evident vast te stellen is. Dit hangt om te beginnen al samen met de vraag of de totale (reserve)capaciteit van een productiemiddel in deze gevallen als zodanig eenduidig is vast te stellen. Dit is vaak niet eenduidig vast te stellen omdat het werkelijke totale capaciteitsbeslag van een productiemiddel voor het geheel van de activiteiten binnen de tijdshorizon van de investering kan variëren. Daarnaast is er ook sprake van wisselingen in het capaciteitsbeslag tussen verschillende activiteiten. Zo komt het voor dat tijdelijke overcapaciteit voor luchtvaartactiviteiten wordt benut door niet-luchtvaartactiviteiten. De toerekening houdt als zodanig rekening met deze wisselingen omdat het gebruik bepalend is.

zodanig een kwestie van de interne bedrijfsvoering van Schiphol, niet van toerekening van kosten. De toerekening volgt de feitelijke omstandigheden. De Raad acht deze zienswijze niet gegrond.

6 Verdeling van exploitatierisico's

6.1 Zienswijzen gebruikers

60. Gebruikers hebben aangegeven dat het risico van de exploitatiekosten van niet- luchtvaart-activiteiten in de volgende gevallen ten onrechte bij de luchtvaartactiviteiten worden gelegd: 1) afwenteling van kosten van groenvoorzieningen op luchtvaartactiviteiten bij leegstand van SRE-verhuringen, 2) vermoedelijke afwenteling op de luchtvaartactiviteiten van de kosten van de afdeling "Foto en film" (deze afdeling zou onder de afdeling passenger services vallen; doorbelastingssleutel d13) bij het ontbreken voor deze afdeling van opdrachten van andere (niet-luchtvaart) PMC's en 3) afwenteling op de luchtvaartactiviteiten van het volledige risico van de activiteiten van de afdelingen die worden gealloceerd met de verdeelsleutels a9, a10 en a12 (in alle gevallen OU aviation). De gebruikers hebben de voornoemde gevallen nader toegelicht en aangegeven dat het exploitatierisico volledig bij de luchtvaartactiviteiten zou worden gelegd. Er zou in deze gevallen volgens gebruikers sprake zijn van een "luchtvaartactiviteiten-tenzij"-benadering.
61. Van de afdeling Utility Services (hierna US) (doorbelastingssleutel d8 OU aviation) is volgens gebruikers niet duidelijk wie het exploitatierisico van de projecten draagt als deze afdeling tijdelijk geen projecten heeft.

6.1 Beoordeling door de Raad

62. Voor wat betreft de toerekening van kosten van de groenvoorziening heeft Schiphol verklaard dat – in tegenstelling tot hetgeen in het ter inzage gelegde toerekeningssysteem was vermeld – de werkzaamheden hiervoor vrijwel niet variëren met verhuringen van SRE. Met andere woorden ook bij (gedeeltelijk) leegstaande kantoorgebouwen van SRE wordt bijvoorbeeld het gras gemaaid. De kosten worden in dat geval nog doorberekend aan SRE. Er is aldus geen sprake van een "luchtvaart-tenzij"-benadering voor wat betreft de afwenteling van het exploitatierisico. Schiphol heeft dit als zodanig verduidelijkt in het toerekeningssysteem. Nu het toerekeningssysteem niet in overeenstemming was met de feiten, acht de Raad deze zienswijzen van gebruikers gegrond. Daar echter Schiphol het toerekeningssysteem op voornoemde wijze heeft verduidelijkt, is hierin geen reden gelegen op dit punt goedkeuring te onthouden.
63. Voor wat betreft de kosten van de afdeling "Foto en film" is er evenmin sprake van een "luchtvaartactiviteiten-tenzij"-benadering voor wat betreft de vraag wie het exploitatierisico loopt. De activiteiten van deze afdeling vallen om te beginnen niet onder de afdeling passenger services en is daar in het toerekeningssysteem ook niet genoemd.

Schiphol ziet deze activiteit als een algemene concernactiviteit en de desbetreffende afdeling is niet ondergebracht bij de afdeling passenger services maar bij de centrale concernstaf (allocatiesleutel a5 OU staven). De aan derden geleverde activiteiten van deze afdeling worden minimaal tegen integrale kostprijs geleverd. Schiphol heeft dit als zodanig toegelicht in het toerekeningssysteem. De overblijvende kosten worden naar rato van de reeds toegerekende kosten in de totale kosten aan alle PMC's van Schiphol toegerekend en niet uitsluitend aan de luchtvaartactiviteiten. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers niet gegrond. Wel is Schiphol gevraagd om het voorgaande bij de desbetreffende allocatiesleutel van de staven te verduidelijken. Nu het toerekeningssysteem op voornoemde wijze is verduidelijkt, ziet de Raad geen aanleiding om goedkeuring te onthouden vanwege gebrek aan informatie op dit punt.

64. De gebruikers geven aan dat het volledige risico van diverse activiteiten van deze afdelingen wordt gelegd bij de luchtvaartactiviteiten (allocatiesleutel a9, a10 en a12) De Raad acht deze zienswijzen van gebruikers niet gegrond. Voor zover er bij deze afdelingen sprake is van toerekening van kosten van gedeelde productiemiddelen (dit geldt niet voor alle productiemiddelen) aan verschillende activiteiten worden de kosten door middel van een deelcalculatie aan de afnemers verbijzonderd. Dit betekent kort gezegd, dat een gegeven kostenniveau wordt gedeeld door het verwachte gebruik, uitgedrukt in de maatstaf waarmee de kosten worden verbijzonderd, bijvoorbeeld het aantal uren tijdsbesteding of het aantal meldingen bij een call center. Dit heeft tot gevolg dat als het verwachte gebruik van bijvoorbeeld niet-luchtvaartactiviteiten afneemt - onder de strikte conditie dat het gebruik van de afdelingen voor luchtvaartactiviteiten niet minstens in dezelfde mate toeneemt en de kosten niet variëren met de omvang van de activiteiten van de afdeling - de gemiddelde kostprijs per gebruikseenheid toeneemt. De gemiddelde kostprijs neemt dan echter niet alleen toe voor de luchtvaart-activiteiten maar ook voor de niet-luchtvaartactiviteiten. Aldus dragen de niet-luchtvaart-activiteiten eveneens bij aan het feit dat de productiemiddelen in mindere mate worden bezet. Er kan aldus niet worden volgehouden dat het volledige exploitatierisico bij de luchtvaartactiviteiten wordt gelegd en dat er sprake is van een "luchtvaartactiviteiten tenzij"-benadering.
65. Voor wat betreft de projecten van de afdeling US (doorbelastingssleutel D8 OU aviation) is volgens gebruikers aangegeven dat niet duidelijk is wie het exploitatierisico van de projecten draagt als deze afdeling (tijdelijk) geen projecten heeft. Het betreft hier een doorbelasting vanuit een kostenplaats waarvan het overblijvende resultaat volledig ten laste komt van de PMC Utilities. Dit is beschreven bij allocatiesleutel a4 bij de OU aviation. De Raad verklaart deze zienswijzen van gebruikers niet gegrond.
66. Tot slot geldt dat voor zover de luchtvaartactiviteiten in de bovengenoemde gevallen mededragers zijn van een deel van het exploitatierisico's, dit naar het oordeel van de Raad conform bedrijfseconomisch aanvaardbare principes is, omdat dit inherent is aan het feit dat op Schiphol sprake is van gedeeld gebruik van productiemiddelen voor zowel luchtvaartactiviteiten als niet-luchtvaartactiviteiten waarvan de totale toerekenbare kosten niet volledig variëren met de wijziging in de productieomvang op korte termijn.

II VEREISTE VAN PROPORTIONALITEIT

7 Individuele doorbelastingssleutels

7.1 Toerekening kosten energie en water (D7 OU aviation)

7.1.1 Zienswijzen gebruikers

67. Gebruikers hebben opgemerkt dat de elektriciteitslevering aan het Schiphol hoofdkantoor ("Schipholgebouw") wel wordt toegerekend, maar dat dit niet geldt voor het elektriciteitstransport, terwijl dit bij gas net andersom is. Bij waterlevering en -transport ontbreekt het Schiphol-hoofdkantoor in zijn geheel. Het is niet inzichtelijk wat de reden is van, in de ogen van gebruikers, willekeurige doorbelastingen.

7.1.2 Beoordeling door de Raad

68. Schiphol is desgevraagd nagegaan of er hier daadwerkelijk sprake is van willekeurige doorbelastingen. Schiphol heeft de beschrijving aangepast aan de feiten. De Raad acht de zienswijze gegrond voor zover uit de beschrijvingen niet onmiddellijk duidelijk was of deze in overeenstemming was met de feiten. Nu Schiphol het toerekeningssysteem dienaangaande heeft verduidelijkt, ziet de Raad geen aanleiding om Schiphol op dit punt goedkeuring te onthouden.

7.2 Toerekening beveiligingskosten (D17 OU aviation)

7.2.1 Zienswijzen gebruikers

69. In het toerekeningssysteem wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten ten behoeve van grenspassage en activiteiten ten behoeve van beveiliging. Het toerekeningssysteem licht volgens gebruikers niet nader toe welke kosten door Schiphol worden gemaakt in verband met grenspassage. Aangezien de controle van grenspassage een overheidstaak is, is het gebruikers onduidelijk welke kosten Schiphol hierbij voor ogen heeft.

70. In het toerekeningssysteem wordt volgens gebruikers ten onrechte uitgegaan van een toedeling van niet specifieke kosten van beveiliging van de voor publiek toegankelijke gebieden op basis van vloeroppervlak van het gehele Terminalgebouw. Het is gebruikers onduidelijk waarom vloeroppervlak van niet voor publiek toegankelijke gebieden meegerekend zou moeten worden bij de toerekening van deze beveiligingskosten voor wel voor publiek toegankelijke gebieden. De niet voor publiek toegankelijke gebieden profiteren niet van de beveiliging van wel voor publiek toegankelijke gebieden en worden daarnaast op andere wijze beveiligd, waaraan eveneens kosten zijn verbonden. Naar het oordeel van gebruikers zou toerekening van kosten op basis van vloeroppervlak van voor publiek toegankelijke gebieden in deze dan ook meer voor de hand liggen.

71. De kosten van de beveiliging voor het Schengen-gebied (ook de H-Pier wordt door gebruikers genoemd) worden volledig toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten terwijl de beveiliging van de lounge in het Schengen-gebied ook de beveiliging van winkels betreft. Hierdoor zouden volgens gebruikers teveel kosten aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend.
72. Aan voor publiek toegankelijke gebieden die geen deel uitmaken van het terminalgebouw, maar wel profiteren van de beveiliging, zoals parkeergebieden, worden volgens gebruikers geen beveiligingskosten toegerekend. Als voorbeeld wordt door gebruikers genoemd dat Schiphol eerder heeft aangegeven dat mobiele surveillances in het landzijdige gebied niet worden meegenomen in de beveiligingskosten en evenmin in de allocaties op basis van vierkante meters.

7.2.2 Beoordeling door de Raad

73. Op basis van de nota van toelichting op artikel 2 van het Besluit blijkt dat faciliteiten voor grenscontroles onder de luchtvaartactiviteiten ressorteren. Onder het systeem van economische regulering van Schiphol kunnen deze aldus worden toegerekend aan de luchtvaartmaatschappijen. Schiphol heeft desgevraagd aangegeven welke faciliteiten voor grenspassage zij voor haar rekening neemt en aldus doorberekent aan de luchtvaartactiviteiten. Nu het toerekeningsstelsel op dit punt onvoldoende duidelijkheid bood, acht de Raad deze zienswijzen van gebruikers gegrond. Daar echter Schiphol het toerekeningsstelsel op voornoemde wijze heeft verduidelijkt, is hierin geen reden gelegen op dit punt goedkeuring te onthouden.
74. Voor de toerekening van beveiligingskosten naar rato van vierkante meters vloeroppervlak in het terminalgebouw geldt het volgende. Voor zover sprake is van publiek toegankelijk gebied (niet zijnde SRA²⁴- of SRA critical gebied) worden de kosten van beveiliging doorbelast aan alle PMC's die gebruik maken van het terminalcomplex (aldus ook aan PMC's die ruimten voor winkels en horecavoorzieningen in de terminal verhuren). Deze beveiliging kent mede een algemeen bedrijfsbeveiligingsdoel. Gebruikers en eigenaren van bijvoorbeeld winkels in het terminalcomplex profiteren aldus mee van de algemene beveiliging van de publiek toegankelijke gebieden in deze delen van het terminalgebouw ook al verzorgen ze in specifieke gevallen een eigen beveiliging. Schiphol beschouwt deze kosten aldus terecht als gemeenschappelijke kosten die aan iedere gebruiker naar rato van gebruik worden toegerekend en niet alleen aan de luchtvaartactiviteiten. De kosten van beveiliging die commerciële gebruikers zelf ter hand nemen zijn uitsluitend voor rekening van die gebruikers. Hoewel voornoemde motivering op zichzelf bedrijfseconomisch aanvaardbaar is acht de Raad deze zienswijzen van gebruikers gegrond voor zover er sprake is van onduidelijkheid over de gebieden waarin deze beveiligingsactiviteiten worden uitgevoerd.

²⁴ SRA = Security Restricted Area. Voor een nadere uitleg zie paragraaf 5.3.3 van het toerekeningsstelsel van Schiphol.

Nu Schiphol dit in het toerekeningssysteem heeft verduidelijkt (beveiliging heeft betrekking op de niet-SRA lounges en -piers) ziet de Raad geen aanleiding om Schiphol goedkeuring op dit punt te onthouden.

75. Voor wat betreft de H-Pier en het Schengen-gebied heeft Schiphol desgevraagd aangegeven dat de in het voorgaande randnummer genoemde situatie niet opgaat voor de beveiligingsactiviteiten van de mobiele surveillances in het Schengen-gebied²⁵ en de H-Pier. Deze beveiligingsactiviteiten zijn primair gericht op de beveiliging van het vliegtuig. De reden is dat er in deze gebieden geen sprake is van een decentrale beveiliging, zoals in het resterende deel van de luchthaven waar passagiers bij ieder vliegtuig een laatste check krijgen voordat ze daar in gaan. Deze beveiliging heeft aldus niet mede het doel van bedrijfsbeveiliging. Hoewel door de Raad niet wordt ontkend dat de beveiliging in het Schengen-gebied waarschijnlijk ook van positieve invloed is op de veiligheid in de winkels - de aanwezigheid van de surveillanten werkt waarschijnlijk tot op zekere hoogte ook preventief voor bijvoorbeeld winkeldiefstal - is deze invloed in deze samenhang niet meer dan een onlosmakelijk bijproduct van het hoofdproduct beveiliging van het vliegtuig. Deze toerekening is bedrijfseconomisch aanvaardbaar. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers niet gegrond.
76. De Raad merkt naar aanleiding van de voorgaande twee randnummers nog op dat de hier genoemde uitgangspunten in het toerekeningssysteem zijn vermeld.
77. Voor wat betreft de door gebruikers gemaakte opmerkingen over het niet toerekenen van beveiligingskosten in publieke toegankelijke gebieden buiten het terminalcomplex, geldt dat dit feitelijk niet juist is. In het toerekeningssysteem is op dit punt vermeld dat kosten voor specifieke maatregelen in het niet SRA-gebied aan de specifieke gebruiker worden toegerekend. Dit is als zodanig in het toerekeningssysteem beschreven. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers in zoverre echter gegrond dat het toerekeningssysteem in deze onvoldoende duidelijkheid verschaft in die zin dat niet expliciet wordt gesproken over beveiligingskosten buiten het terminalcomplex. Schiphol heeft het toerekeningssysteem in deze verduidelijkt dat surveillance op parkeerterreinen wordt doorbelast aan de OU consumers. Nu Schiphol dit in het toerekeningssysteem op dit punt heeft verduidelijkt, ziet de Raad geen aanleiding om goedkeuring te onthouden.

²⁵ Het Schengen-gebied omvat onder meer lounge 1, waarin zich ook winkels en horecavoorzieningen bevinden.

7.3 Toerekening exploitatiekosten terminalcomplex (d18 OU aviation: energiegebruik en -transport, water)

7.3.1 *Zienswijzen gebruikers*

78. In het toerekeningssysteem wordt uitgegaan van toerekening van kosten van energieverbruik en -transport (gas en elektriciteit) op basis van vloeroppervlak en wegingsfactoren – gebaseerd op de energie-intensiteit van de verschillende functiegebieden – per gebouwdeel aan een PMC. Het toerekeningssysteem wijkt volgens gebruikers in zoverre af van de gebruikelijke wijze van toerekening van kosten van energietransport, te weten: naar rato van capaciteitsbehoefte.
79. Toerekening van kosten van energieverbruik en transport binnen het terminalcomplex geschiedt in twee stappen. Eerst wordt per functiegebied de hoeveelheid verbruikte energie bepaald en vervolgens wordt het aantal vierkante meters per functiegebied "*vertaald*" in PMC's. Het komt gebruikers onwaarschijnlijk voor dat de indeling in functiegebieden overeenkomt met het wettelijke onderscheid tussen luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten. Deze toerekening van de kosten van energieverbruik maakt volgens gebruikers onvoldoende duidelijk welke kosten Schiphol aan luchtvaartactiviteiten wil toerekenen. Het is volgens gebruikers onduidelijk hoe een functiegebied in een voorkomend geval, via tussenkomst van een PMC, leidt tot toerekening aan luchtvaartactiviteiten. Evenmin wordt volgens gebruikers in het toerekeningssysteem duidelijk gemaakt wat precies onder een functiegebied wordt verstaan en welke te onderscheiden functiegebieden op de luchthaven Schiphol aanwezig (kunnen) zijn.
80. Het toerekeningssysteem gaat uit van een voorheffing (het "*gebudgetteerde bedrag*") en een nacalculatie. Volgens gebruikers is niet duidelijk hoe de nacalculatie van de kosten in relatie tot energie plaatsvindt. Voort is het volgens gebruikers ondoorzichtig over welke perioden het energieverbruik wordt gemeten en hoe de meting plaatsvindt.
81. Schiphol hanteert voor de levering van energie als maatstaf (directe kosten + toegedeelde indirecte kosten): verbruikseenheden uitgedrukt in de voor de energiesoort gebruikelijke meeteenheid (bij elektriciteit kWh). Op deze wijze worden volgens gebruikers aan de luchtvaartactiviteiten meer energiekosten toegedeeld dan gerechtvaardigd is. Voor de luchtvaartactiviteiten zou relatief veel gebruik worden gemaakt van energie in de nachtelijke uren en in het weekend. Voor zover in deze perioden lagere tarieven gelden (bv. nachtstroom met lagere kosten per kWh), worden de dienovereenkomstig lagere directe kosten niet afzonderlijk aan de luchtvaartactiviteiten toegerekend. Hierdoor ontstaat volgens gebruikers een structurele kruissubsidiëring van de luchtvaartactiviteiten aan de niet-luchtvaartactiviteiten.
82. Daarnaast worden in het toerekeningssysteem de kosten van watergebruik toegerekend aan de hand van gebruik van vloeroppervlak van het gehele terminalgebouw. De reden voor het hanteren van deze totaal verschillende verdeelsleutels voor de toerekening van enerzijds de

kosten van energieverbruik en transport en anderzijds de kosten van watergebruik wordt in het toerekeningssysteem op geen enkele wijze toegelicht, aldus de gebruikers.

7.3.2 Beoordeling door de Raad

83. De kosten van het energietransport hebben betrekking op de kosten van het eigen elektriciteit- en gasleidingnet van Schiphol. Deze kosten worden in eerste instantie met doorbelastingsleutel d7 (OU aviation) binnen Schiphol verdeeld over de verschillende interne afnemers op basis van de capaciteitsbehoefte. Eén van de afnemers is het terminalcomplex. Hierbij geldt dat het terminalcomplex als één afnemer wordt beschouwd. Aan afnemers binnen het terminalcomplex worden de transportkosten vervolgens door middel van de onderhavige verdeelsleutel verdeeld op basis van vloeroppervlakte en een wegingsfactor op basis van de energie-intensiteit van de verschillende functiegebieden. Voor het terminalcomplex geldt dat het gebruik overdag bepalend is voor de totale capaciteitsbehoefte (alle activiteiten zijn dan vol in bedrijf). Omdat de toe te rekenen vierkante meters in de verdeelsleutel volledig meedelen (er wordt geen correctie toegepast voor het feit dat bepaalde vierkante meters in de dalperioden niet gebruikt worden), en omdat rekening wordt gehouden met de energie-intensiteit van de vierkante meters, is het resultaat dat de kosten van energietransport naar rato van het aandeel in de capaciteit worden toegerekend. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers niet gegrond.
84. De vaststelling van functiegebieden komt, zoals door gebruikers opgemerkt, niet overeen met het onderscheid tussen luchtvaart- en niet-luchtvaartactiviteiten. Bijvoorbeeld: het functiegebied "Sanitair" heeft betrekking op meerdere PMC's (waaronder PMC's die luchtvaartactiviteiten tot stand brengen) die gebruik maken van dit functiegebied. Dit is logisch gelet op het feit dat de verschillende ruimten in het terminalcomplex (functiegebieden) in relatie tot de energiekosten in de eerste plaats onderscheidend zijn voor wat betreft de intensiteit van het energiegebruik. Vervolgens wordt per functiegebied vastgesteld wie de gebruikers zijn en welk aandeel zij in het gebruik hebben (op basis van vierkante meters). Deze wijze van toerekening is duidelijk omschreven en wordt juist geacht. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers op dit punt niet gegrond. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers in zoverre gegrond dat de beschrijving van de verschillende functiegebieden en hun gebruikers aanvulling behoeft. Nu het toerekeningssysteem op dit punt onvoldoende duidelijkheid bood, acht de Raad deze zienswijzen gegrond. Daar echter Schiphol het toerekeningssysteem op voornoemde wijze heeft verduidelijkt, is hierin geen reden gelegen op dit punt goedkeuring te onthouden.
85. Voor wat betreft de nacalculatie van de energiekosten zij verwezen naar paragraaf 8.2.2 van de beschrijving van het toerekeningssysteem. Daar is aangegeven dat de procentuele verdeling van de voorcalculatorische kosten ook wordt toegepast voor de gerealiseerde kosten. Bij de verdeelsleutel zelf is vermeld dat per 30 juni en 30 december van enig jaar afrekening plaatsvindt op basis van de werkelijk gerealiseerde kosten. De zienswijzen van gebruikers dat de wijze van nacalculeren niet duidelijk is, wordt door de Raad derhalve niet gevolgd. Ten aanzien van de meting van het energiegebruik heeft Schiphol desgevraagd een nadere toelichting van de

perioden in het toerekeningssysteem opgenomen waarover het energiegebruik wordt gemeten en de wijze waarop dit gebeurt. Nu het toerekeningssysteem op dit punt onvoldoende duidelijkheid bood, acht de Raad deze zienswijzen van gebruikers gegrond. Daar echter Schiphol het toerekeningssysteem op voornoemde wijze heeft verduidelijkt, is hierin geen reden gelegen op dit punt goedkeuring te onthouden.²⁶

86. Voor wat betreft de zienswijzen van gebruikers over de tariefstructuur van de elektriciteitskosten markt de Raad het volgende op. Schiphol koopt elektriciteit in op basis van contracten met verschillende looptijden: jaar, kwartaal, maand en kortlopend en niet volgens een tariefstructuur met piek- en dal tarieven gedifferentieerd naar uren van de dag of dagen van de week. De inkoop hebben betrekking op de luchthaven als geheel en niet alleen op de terminalgebouwen. De eerste drie contractsoorten van Schiphol kennen één vooraf overeengekomen basistarief. De kortlopende inkoop – waarvan de omvang (in kWh) zich in de orde van grootte van enkele promillen van de totale inkoop van Schiphol bevindt – is aan de orde als het ingekochte vermogen op basis van de eerste drie contractvormen niet toereikend is om in de behoefte op een zeker moment in de tijd te voorzien. Dit is volgens informatie van Schiphol met name aan de orde bij warme weersomstandigheden.²⁷ De gemiddelde inkoopkosten van energie variëren in relatie tot deze totale inkoopstructuur aldus in de eerste plaats met bepaalde perioden in het jaar en niet met de eventuele verschillen in afnameintensiteit tussen luchtvaart- en niet-luchtvaartactiviteiten op bepaalde dagen van de week of uren van de dag. Schiphol heeft het bovenstaande voldoende gemotiveerd en onderbouwd toegelicht en de Raad acht de toegepaste verdeelsleutel op dit punt bedrijfseconomisch aanvaardbaar. De Raad ziet – uitgaande van deze inkoopstructuur – in het bovenstaande geen mogelijkheden of aanleiding om de kosten van het energieverbruik voor verschillende gebruikers nader te verbijzonderen over delen van de dag of dagen van de week. De Raad acht dit alles overziende de zienswijzen van gebruikers niet gegrond.

87. Naar aanleiding van de vraag van gebruikers waarom er sprake is van verschillende verdeelsleutels voor de toerekening van enerzijds de kosten van energieverbruik en transport (als

²⁶ Dit alles laat overigens onverlet dat eventuele verrekening van dit bedrag achteraf alleen is toegestaan voor zover dit binnen de criteria voor de verrekening van kosten van het Besluit valt (zie hiervoor de Nota van toelichting bij het Besluit, paragraaf 1.1). Dit geldt ook voor eventuele nacalculaties bij andere verdeelsleutels in het toerekeningssysteem. Schiphol geeft ten aanzien van die criteria in het toerekeningssysteem in paragraaf 8.3.1 aan dat ook de externe accountant onderzoekt of het te verrekenen bedrag is vastgesteld conform de verrekeningsregels van de Wet luchtvaart.

²⁷ Schiphol heeft aan de hand van verbruikcijfers desgevraagd nader toegelicht dat de kortlopende inkoop zich met name voordoet gedurende de zomer als het erg warm is en er veel passagiers zijn. De cijfers laten zien dat de relatief grootste bovenwaartse afwijking van het werkelijke energieverbruik ten opzichte van het gemiddelde verbruik zich dan voordoet op de aansluitpunten in het terminalcomplex. Dit is volgens verklaring van Schiphol toe te schrijven aan een toegenomen intensiteit van de koeling van het terminalcomplex, een groot glazen gebouw waarin zich veel mensen bevinden.

hiervoor omschreven) en anderzijds de kosten van watergebruik (op basis van vierkante meters vloeroppervlak) heeft de Raad Schiphol om nadere uitleg gevraagd. Schiphol heeft aangegeven dat de kosten van het (niet voor alle gebruikers in de terminal specifiek bemeterde) watergebruik verhoudingsgewijs gering zijn in relatie de kosten van energie (minder dan 10%) en zou er door Schiphol – in tegenstelling tot energiegebruik – minder op watergebruik worden gestuurd. De Raad ziet - wat er ook zij van de uitleg van Schiphol zelf - geen mogelijkheden om tot een verfijndere verdeelsleutel voor het watergebruik te komen. Er is naar het oordeel van de Raad verder ook geen aanleiding om te veronderstellen dat de verdeelsleutel op zichzelf onvoldoende nauwkeurig zou zijn. Evenmin hebben gebruikers hier zelf alternatieven voor een verfijndere verdeelsleutel aangedragen. De Raad acht de keuze van Schiphol voor deze verdeelsleutel bedrijfseconomisch aanvaardbaar en de zienswijzen van gebruikers op dit punt niet gegrond.

7.4 Schoonmaakkosten (D18 OU aviation: schoonmaakkosten)

7.4.1 Zienswijzen gebruikers

88. De kosten van schoonmaak zijn gekoppeld aan de opdeling van het gebouw in vierkante meters. De luchtvaartactiviteiten krijgen volgens gebruikers alle schoonmaakkosten voor haar rekening terwijl de winkels slechts (in het geval van een etalage) tot 1 meter uit vanaf hun eigen gevel dienen te betalen. Echter, net als met de verdeling van de vierkante meters, zal volgens gebruikers gekeken moeten worden naar het daadwerkelijk gebruik van de ruimten en op basis daarvan kunnen vervolgens de schoonmaakkosten proportioneel worden toegerekend. Schoonmaakkosten worden aan aviation toegedeeld voor zover het publieke ruimte betreft. Deze kosten worden volgens gebruikers echter evenzeer - zo niet meer - veroorzaakt door bezoekers van winkels en horeca. Derhalve dienen deze kosten pro rata te worden toegerekend aan non-aviation en aviation.
89. Voorts is volgens gebruikers eerder door de luchthaven aangegeven dat circa 21% van de flowruimte nodig is voor winkel bevoorrading, winkelwagentjes e.d. De schoonmaakkosten van dit deel van de flowruimte moeten dan volgens gebruikers ook aan de PMC Consumers worden toegerekend, althans niet aan aviation. Voorts zal rekening moeten worden gehouden met het gebruik van de aankomsthal in Terminal West door kantoorpersoneel. De benadering in het toerekeningssysteem, zoals dat is voorgelegd, betekent dat aviation volgens gebruikers bijna 50% hogere schoonmaakkosten krijgt toegerekend dan bij een juiste toerekening.
90. Winkels en kantoren hebben behoefte aan schoonmaak van gemeenschappelijke ruimten, maar ten onrechte worden de schoonmaakkosten van gemeenschappelijke ruimten volgens gebruikers uitsluitend toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten. Daar waar Schiphol ervan uitgaat dat winkel- en kantooroppervlakten niet meetellen in de schoonmaak allocatiesleutel op basis van vierkante meters, leidt dat er volgens gebruikers toe dat geen schoonmaakkosten worden toegerekend aan PMC's waar niet voor wordt schoongemaakt.

Deze benadering is volgens hen niet juist. Winkels maken bijvoorbeeld gebruik van de flowruimte tot minimaal 1 meter vanuit de gevel. Deze ruimte dient ook te worden schoongemaakt.

7.4.2 Beoordeling door de Raad

91. De schoonmaakkosten worden toegerekend volgens de vierkante meter verdeelsleutel van de gebouwen van Schiphol. De zienswijzen van de gebruikers op dit punt hebben feitelijk betrekking op de onderliggende vierkante meter verdeling van de gebouwen als zodanig. Voor de beoordeling van de vierkante meter verdeling van de gebouwen verwijst de Raad naar hetgeen in de bijlage bij dit besluit daarover besproken is bij allocatiesleutel a10 bij aviation. Dit geldt ook de toerekening van de flowruimte ten behoeve van winkelbevoorrading en kantoorpersoneel in de aankomsthal van Terminal West.²⁸
92. Het specifieke punt dat niet alleen betrekking heeft op de verdeelsleutel van gebouwen, is dat gebruikers hebben aangegeven dat schoonmaakkosten van gemeenschappelijke ruimten uitsluitend zouden worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Dit is niet het geval. Voor gemeenschappelijke ruimten is in het toerekeningssysteem vermeld dat "Gemeenschappelijke ruimten worden toegerekend aan alle PMC 's die daarvan gebruik maken ook al maken ze hun eigen ruimten schoon." De Raad verklaart deze zienswijzen van gebruikers niet gegrond.

7.5 Onderhoudskosten gebouwdelen (d18 aviation: kosten van instandhouding)

7.5.1 Zienswijzen gebruikers

93. Omdat volgens gebruikers kennis ontbreekt over de vraag welke assets in de RAB zijn toegedeeld aan de luchtvaartactiviteiten of aan het gezamenlijk gebruik voor luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten, is volgens hen ook niet te achterhalen op welke wijze de onderhoudskosten van de gebouwdelen verdeeld worden. Wanneer bijvoorbeeld onderhoudskosten van alle installaties worden getotaliseerd en vervolgens worden toegerekend volgens een vierkante meter allocatiesleutel, betekent dit dat onderhoudskosten die met name door specifieke non-aviation gebruikers worden veroorzaakt, volgens gebruikers ten onrechte aan aviation worden toegerekend, althans in een te hoge mate aan aviation worden toegerekend. Gebruikers noemen hierbij het voorbeeld van een vetvanger van een hamburgerrestaurant die relatief hoge onderhoudskosten veroorzaakt. Niet duidelijk is hoe deze toerekening plaatsvindt.

²⁸ Ten aanzien van de toerekening van de schoonmaakkosten heeft één van de gebruikers opgemerkt dat de kosten van de extra strekkende meter voor de winkels niet aan de commerciële activiteiten zou worden toegerekend. Dit is niet het geval. De verdeling van de schoonmaakkosten volgt de vierkante metersleutel van de gebouwen, hierbij wordt de extra strekkende meter aan de commerciële activiteiten toegerekend.

7.5.2 Beoordeling door de Raad

94. Om te beginnen wenst de Raad te benadrukken dat de onderhoudskosten uitsluitend betrekking hebben op activa die in eigendom zijn van Schiphol zelf. De inrichting van commerciële ruimten zoals een vetvanger in een hamburgerrestaurant is geen eigendom van Schiphol en worden aldus ook niet op kosten van Schiphol onderhouden, laat staan toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten.²⁹ Zoals in het toerekeningssysteem verder is vermeld, worden onderhoudskosten rechtstreeks aan de gebouwdelen toegerekend. Vervolgens worden de kosten van gebouwen verdeeld op basis van de van toepassing zijnde verdeelsleutels in het desbetreffende gebouwdeel, waarbij alle door Schiphol te onderhouden activa als gemeenschappelijk worden beschouwd. Uit onderzoek van de Raad is gebleken dat een nadere verfijning niet mogelijk is onder andere vanwege het feit dat Schiphol in veel gevallen geen afzonderlijke onderhoudsdiensten inkoopt op het niveau van specifieke exemplaren van te onderhouden zaken.³⁰ Er is onverlet het voorgaande verder ook geen aanleiding te veronderstellen dat onderhoudskosten ten onrechte te veel aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. In de eerste plaats geldt dat volgens opgave van Schiphol een zeer groot deel van de activa - gemeten naar aanschafwaarde - gemeenschappelijk is (circa 90%). Het resterende aandeel van de luchtvaartactiva in de specifieke (niet gemeenschappelijke) activa is aanzienlijk groter dan op grond van de vierkante meter verdeling zou gelden.³¹ De Raad acht de zienswijzen van gebruikers op dit punt niet gegrond.

7.6 Toerekening energiebelasting (d19 OU aviation)

7.6.1 Zienswijzen gebruikers

95. Schiphol kent drie WOZ-beschikkingen. Eén voor de terminal, één voor SRE en één voor Airport Property Management B.V.. Voor de luchtvaartactiviteiten is volgens gebruikers echter alleen de terminal relevant, en daarvan overigens slechts de passagiersterminal (dit is volgens gebruikers slechts een deel van wat Schiphol met "terminal" aanduidt). De overige twee zijn volgens gebruikers uitsluitend bedoeld voor SRE. Ten onrechte worden dan ook alle WOZ-beschikkingen en de daaruit voortvloeiende energiebelastingen toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten. In het toerekeningssysteem mogen volgens gebruikers alleen de kosten van de passagiersterminal als deel van het totaal van de terminal WOZ-beschikking proportioneel toegerekend worden.

²⁹ Ondanks deze bijna-vanzelfsprekendheid heeft Schiphol dit ook nog eens in het toerekeningssysteem verduidelijkt.

³⁰ Onderhoudsdiensten worden ingekocht op het niveau van groepen van productiemiddelen, hetgeen economisch en vanuit de bedrijfsvoering realistisch is. Een onderhoudsbedrijf krijgt bijvoorbeeld de opdracht om alle liften te onderhouden of bijvoorbeeld alle schermen van het Schiphol Dynamic Displays Project.

³¹ Volgens opgave van Schiphol is circa 90% van het restant als specifiek luchtvaartactivum aan te merken. De verdeelsleutel van de gebouwen rekent minder dan 60% van de totale vierkante meters in het gebouw toe aan de luchtvaartactiviteiten.

Hieruit vloeit volgens gebruikers tevens voort dat slechts een deel van de maximale heffing voortkomend uit de maximale grens van 10 miljoen kWh kan worden toegerekend. Het is in die zin volgens gebruikers overigens onjuist dat aan de PMC's Parkeren en Consumers, die grote afnemers zijn van energie, geen energielasting wordt doorbelast. Voorts is volgens gebruikers onduidelijk waarom de energielasting volgens gebruikers niet onder "doorbelasting d7" is meegenomen.

96. Er wordt gesproken over de bedrijfseconomische grondslag voor het doorbelasten van de energielasting waar een bovengrens van 10 miljoen kWh per WOZ-beschikking geldt. De hier genoemde bovengrens van 10 miljoen is volgens gebruikers evenwel per 1 januari 2007 komen te vervallen. Het toerekeningssysteem is volgens gebruikers in zoverre niet actueel.

7.6.2 Beoordeling door de Raad

97. De energielasting op basis van de drie WOZ-beschikkingen wordt in het toerekeningssysteem van 20 december 2006 rechtstreeks doorbelast aan respectievelijk het terminalcomplex, SRE en Airport Property Management B.V. en alleen om die reden al niet uitsluitend aan de luchtvaartactiviteiten. De kosten van het terminalcomplex worden in dat toerekeningssysteem vervolgens verder verbijzonderd aan luchtvaart- en niet-luchtvaartactiviteiten binnen het terminalcomplex door middel van de daarvoor geldende verdeelsleutels. Het is dus geen juiste constatering dat alle kosten aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Voor zover de zienswijzen van gebruikers betrekking hebben op omvang van het terminalcomplex als zodanig zij verwezen naar de beoordeling in deze bijlage bij dit besluit op dit punt.³² Verder is Schiphol vrij om de desbetreffende doorbelasting in een afzonderlijke verdeelsleutel op te nemen. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers op dit punt niet gegrond.
98. Voor wat betreft de andere door gebruikers ten aanzien van deze punten geldt het volgende. De bovengrens is inderdaad komen te vervallen. De aanslag bestaat uit een vast bedrag voor de eerste 10 miljoen kWh, over het meerdere wordt een tarief per kWh geheven. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers gegrond in zoverre het systeem niet actueel is. Nu Schiphol het toerekeningssysteem in deze heeft geactualiseerd, ziet de Raad op dit punt geen aanleiding om goedkeuring van het toerekeningssysteem te onthouden.
99. Voor wat betreft de door gebruikers naar voren gebrachte zienswijzen over de toerekening van de energielasting aan andere interne gebruikers acht de Raad de zienswijze van gebruikers gegrond in zoverre dat door niet rekening houden met het verbruik van andere interne gebruikers (buiten SRE en APM)³³ – die samen met de terminal onder één WOZ-beschikking

³² Zie op dit punt de bespreking van de integraliteitseis in de bijlage van dit besluit onder paragraaf 2 toerekening van kosten.

³³ SRE en APM worden separaat aangeslagen voor de energielasting.

vallen – er geen proportionele toerekening van de energiebelasting plaatsvindt. Schiphol heeft het toerekeningssysteem dienaangaande aangepast door de energiebelasting die op laatstgenoemde WOZ-beschikking rust naar rato van het KWh-verbruik toe te rekenen aan alle gebruikers die onder deze beschikking vallen. Nu Schiphol het toerekeningssysteem op deze bedrijfseconomisch aanvaardbare wijze heeft aangepast, ziet de Raad geen aanleiding om Schiphol goedkeuring op dit punt te onthouden.

7.7 Toerekening onderhoudskosten energie installaties (doorbelasting d20 OU aviation)

7.7.1 Zienswijzen gebruikers

100. Wat betreft het doorbelasten van onderhoudskosten hebben gebruikers opgemerkt dat de onderhoudskosten voor energie al zijn verwerkt in de transportkosten. De onder transportkosten vallende kosten zijn onder andere bestemd voor het onderhoud van de vitale kabels (ringen). Volgens gebruikers is niet inzichtelijk of deze kosten thans dubbel in rekening worden gebracht c.q. worden verrekend onder 'doorbelasting d20'.

7.7.2 Beoordeling door de Raad

101. Bij verdeelsleutel d20 gaat het als vermeld om het onderhoud door US van installaties van andere afdelingen. De onderhoudskosten van het netwerk van US zelf worden met verdeelsleutel d7 (OU aviation) in rekening gebracht. Er is dus geen aanleiding om te veronderstellen dat onderhoudskosten dubbel in rekening worden gebracht.³⁴ De Raad acht de zienswijzen van de gebruikers niet gegrond.

7.8 Toerekening kosten parkeerplaatsen (d8 OU consumers)

7.8.1 Zienswijzen gebruikers

102. Door middel van de verdeelsleutel d8 worden kosten van parkeren doorbelast. Volgens gebruikers is niet inzichtelijk of en in welke mate de kosten van het Sternet, dat wil zeggen de verbinding tussen onder andere de parkeerterreinen, toegerekend wordt aan de kosten per parkeerplaats. Indien dit niet het geval is, worden volgens gebruikers op onjuiste wijze kosten toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten. Daarnaast zou de wijze van doorberekening van kosten van parkeerplaatsen van het personeel onduidelijk zijn. De meeste parkeerplaatsen voor personeel worden volgens gebruikers namelijk door meer dan één persoon gebruikt. Het is onduidelijk waarom dit niet wordt meegenomen in de kostprijsberekening. De kostprijs per parkeerplaats dient volgens gebruikers te worden berekend op basis van de kostprijs per parkeerterrein, gedeeld door het aantal parkeerbevoegdheden in plaats van, zoals volgens het

³⁴ Ook door middel van accountantscontrole wordt geborgd dat er geen sprake is van het dubbel in rekening brengen van kosten.

toerekeningssysteem het geval is, deze te delen door het aantal parkeerplaatsen van het desbetreffende parkeerterrein.

7.8.2 Beoordeling door de Raad

103. De kosten die bij de desbetreffende verdeelsleutel in rekening worden gebracht betreffen uitsluitend de kosten van het parkeren als zodanig. Dit blijkt voldoende uit de beschrijving van de verdeelsleutel. De kosten van het uitbestede personeelsvervoer via Sernet worden niet via de parkeerplaatsen toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten maar via de kosten van de landzijdige infrastructuur. Dit is vermeld in het toerekeningssysteem.³⁵ Schiphol behandelt de kosten van personeelsvervoer via Sernet als een voorziening binnen de landzijdige infrastructuur waarvan de kosten via verkeerstellingen aan de luchtvaartactiviteiten en de niet-luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. De Raad acht deze koppeling aan de landzijdige infrastructuur van Schiphol reëel, omdat het Sernetvervoer van personeel zich op de landzijdige infrastructuur afspeelt. Het vervolgens verdelen van deze kosten via verkeerstellingen levert een adequate maatstaf op voor het gebruik van de voorzieningen op de landzijdige infrastructuur voor de verdeling van de kosten tussen luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten. De gebruikers hebben de verdeelsleutel van de verkeerstellingen bij de landzijdige infrastructuur ook als zodanig niet bekritiseerd. De Raad acht de zienswijzen van de gebruikers niet gegrond.

104. Voor wat betreft de berekening van de kosten van parkeerplaatsen voor personeel als zodanig acht de Raad de zienswijzen van gebruikers gegrond. In de berekening van de kosten dient rekening te worden gehouden met het aantal personen dat de parkeerplaatsen gebruikt. Schiphol heeft het toerekeningssysteem op dit punt aangepast. Nu Schiphol het toerekeningssysteem op dit punt heeft aangepast is er voor de Raad geen reden om goedkeuring op dit punt te onthouden.

³⁵ De bijdrage van Schiphol aan het Sernet maakt deel uit van de kosten van de landzijdige infrastructuur (zie beschrijving allocatiesleutel A5).

7.9 Toerekening kosten projectmanagement (d1 OU PRO)

7.9.1 Zienswijzen gebruikers

105. Schiphol rekent voor haar projectmanagement niet met een standaardberekening van een uurtarief plus overhead maar met uurtarief plus een zogenaamde NFC index. Het is volgens de gebruikers niet inzichtelijk of hiermee niet sprake is van een dubbele toerekening namelijk toerekening via die NFC index en via de allocaties.

7.9.2 Beoordeling door de Raad

106. Er wordt bij deze verdeelsleutel gewerkt met een standaardtarief met een standaardopslag voor onder meer overhead. Mede hierdoor ontstaat een exploitatieresultaat. Dit exploitatieresultaat wordt via een doorbelastingsleutel d2 OU PRO "terug vergoed" aan de operating units, zodanig dat het exploitatieresultaat per saldo nihil is. Er is dus geen sprake van een dubbele toerekening. Dit alles is beschreven in het toerekeningssysteem. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers in casu niet gegrond.

8 Individuele allocatiesleutels

8.1 Toerekening van kosten van de sneeuw- en gladheidsbestrijding (a1a OU aviation en a12 OU aviation)

8.1.1 Zienswijzen gebruikers

107. Van de kostenplaats van de afdeling "*Airside Operations*" is volgens gebruikers onduidelijk of daaronder eveneens de sneeuw- en gladheidsbestrijding aan de landzijde valt. Het is volgens gebruikers niet duidelijk of werktuigen voor sneeuw- en gladheidsbestrijding, veegmachines reiniging, aanhangers en compressoren uitsluitend voor de luchtvaartactiviteiten gebruikt worden. Subsidiair zou volgens gebruikers toerekening aan de landzijde onjuist zijn, omdat aan de luchtvaartactiviteiten kosten zouden worden toegerekend voor de gladheidsbestrijding aan de landzijde.

8.1.2 Beoordeling door de Raad

108. De Raad acht deze zienswijzen ten aanzien van de onduidelijkheden gegrond. Schiphol heeft dit punt aan de Raad verduidelijkt. De kosten van sneeuw- en gladheidsbestrijding (manuren en materieel) aan de landzijdige infrastructuur worden ook aan de kosten van landzijdige infrastructuur toegerekend. Voorts heeft Schiphol toegelicht dat het bij Fleetmanagement (a12 OU aviation) genoemde materieel de voertuigen betreft en het bij airside (a1a OU aviation) genoemde materieel specifiek materieel betreft zoals schuifbladen. Schiphol heeft in het toerekeningssysteem aangegeven dat de kosten van sneeuw- en gladheidsbestrijding aan de landzijdige infrastructuur worden doorbelast via doorbelastingsleutel d11 van de afdeling airside operations (inclusief het materieel van fleetmanagement). Nu Schiphol het toerekeningssysteem op deze wijze heeft aangepast, ziet de Raad geen aanleiding goedkeuring van het toerekeningssysteem op dit punt te onthouden.

109. Ten aanzien van de door gebruikers subsidiair ingebrachte zienswijzen over het toerekenen van kosten van de landzijdige infrastructuur aan de luchtvaartactiviteiten als zodanig zij verwezen naar randnummer 24 tot en met 26 in deze bijlage van dit besluit.

8.2 Allocatie van kosten van bereikbaarheidsvoorzieningen voor SRE (a1b OU aviation)

8.2.1 Zienswijzen gebruikers

110. De vraag roept zich volgens gebruikers op waarom er geen doorbelasting plaatsvindt van de bereikbaarheid van de verhuringen aan airside inclusief "*het onderhoud aan de bereikbaarheidsvoorzieningen*". De wegen aan airside vallen volgens gebruikers merendeels onder de luchtvaartactiviteiten, echter ook commerciële gebruikers maken volgens hen van deze wegen gebruik.

Desalniettemin vindt volgens gebruikers geen doorbelasting van kosten van deze infrastructuur plaats aan de niet-luchtvaartactiviteiten, zij is althans niet terug te vinden in het toerekeningssysteem.

8.2.2 Beoordeling door de Raad

111. De verhuringen betreffen ruimten die voor een deel uitsluitend toegankelijk zijn via de airside. De desbetreffende ruimten zijn gelegen langs de wegen aan de airside. Deze ruimten zijn bijvoorbeeld gelegen onder de pieren en worden onder meer gebruikt als verblijfsruimte of kantoor voor bijvoorbeeld grondafhandelaren of als onderdelenmagazijn voor de vliegtuigen. De ruimten worden daarmee ten dele gebruikt als uitvalsbasis voor de werkzaamheden in relatie tot de vliegtuigen op de platforms. Een deel van de luchtvaartmaatschappijen neemt deze activiteiten zelf ter hand en is aldus huurder van de betreffende ruimten. Schiphol brengt (via SRE) een huur in rekening voor het gebruik van deze ruimten. De verhuringen van SRE aan de airside vallen niet onder definitie van de luchtvaartactiviteiten in de zin van het Besluit.³⁶
112. Nog daargelaten de vraag of het gebruik van de wegen aan de airside voor het kunnen bereiken van deze voorzieningen al dan niet onder de luchtvaartactiviteiten valt - zo is het realistisch om het gebruik van deze wegen voor verkeer dat zich beweegt tussen het vliegtuig op de platforms en deze voorzieningen als luchtvaartgebruik aan te merken³⁷ - acht de Raad het praktisch vrijwel ondoenlijk om vast te stellen welk deel van het verkeer niet als luchtvaartactiviteit zou moeten worden geteld.³⁸ Gelet hierop en gelet op het feit dat er waarschijnlijk sprake is van een relatief gering kostenverschil - gebruikers hebben ook zelf in hun zienswijzen aangegeven dat de wegen merendeels onder de luchtvaartactiviteiten vallen - acht de Raad het niet aan de orde om goedkeuring op dit punt te onthouden en verklaart zij de zienswijzen van gebruikers op dit punt niet gegrond.

³⁶ Zie artikelsgewijze toelichting in het Besluit, artikel 2.

³⁷ In artikel 2 van het Besluit wordt gesproken over activiteiten van de exploitant voor het opstijgen en landen van vliegtuigen, waaronder – in elk geval - het gebruik door luchtvaartuigen van platforms.

³⁸ Het vraagstuk is uitermate complex. De wegen aan de airside kunnen op verschillende plaatsen worden betreden en daar zou moeten worden uitgemaakt welk verkeer wel en niet van het platform afkomstig – als daar de scheidslijn zou worden gelegd- is of daar naar toe gaat en welke afstanden zij daarbij afleggen tot het platform of de verhuringen. Daarnaast is er waarschijnlijk ook sprake van “intern” verkeer dat zich over de wegen aan de airside tussen de verhuringen beweegt zonder het platform aan te doen. Als ook dit verkeer als niet-luchtvaartverkeer zou moeten worden aangemerkt zou Schiphol bij de diverse in- en/of uitgangen van deze verhuringen moeten nagaan of het verkeer dat hier aankomt van andere verhuringen afkomstig is (respectievelijk daar naar toe gaat) of van het platform afkomstig is (respectievelijk daar naar toe gaat) en welke afstand dit verkeer aflegt.

8.3 Toerekening kosten afdeling Marketing & Accountmanagement (a1g, aviation)

8.3.1 Zienswijzen gebruikers

113. De in bijlage 4 genoemde afdeling Marketing & Accountmanagement werkt voor iedereen, dat wil zeggen luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en andere luchtvaart gerelateerde partijen. Volgens de Wet luchtvaart vallen de activiteiten van de afhandelaren en de luchtvaart gerelateerde partijen volgens de gebruikers niet onder het gedefinieerde wettelijke begrip luchtvaartactiviteiten van de exploitant van de luchthaven. Dit betekent volgens gebruikers dat de kosten die door deze partijen worden veroorzaakt geen onderdeel uitmaken van de kosten die aan luchtvaartactiviteiten moeten worden toegerekend.

8.3.2 Beoordeling door de Raad

114. In de beschrijving van de allocatiesleutel is te zien dat de activiteiten gericht op luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en overige luchtvaartproces gerelateerde partijen onder het accountmanagement van deze afdeling vallen. Voor wat betreft de vraag of de activiteiten onder de definitie van artikel 2 van het Besluit vallen, dient niet te worden gekeken naar de activiteiten van de afhandelaren en de luchtvaartgerelateerde partijen als zodanig maar naar de activiteiten van Schiphol zelf.³⁹ Het toerekeningssysteem en de betreffende verdeelsleutel hebben daarop betrekking.

115. Uit een nadere toelichting⁴⁰ van Schiphol op dit punt komt naar voren dat het accountmanagement van Schiphol in deze afdeling betrekking heeft op het onderhouden van relaties met partijen in hun hoedanigheid als (onderaannemer van de) luchtvaartmaatschappijen. De taken van de accountmanagers betreffen onder meer het onderhouden van een piketdienst voor het leveren van informatie aan genoemde partijen tijdens operationele verstoringen of incidenten. Dit soort contacten dient ervoor dat een belangrijke schakel in de afhandeling van passagiers en hun bagage aanwezig is op de luchthaven en zo optimaal mogelijk functioneert. De Raad beschouwt deze activiteit van Schiphol als een activiteit "ten behoeve" van het gebruik van de luchthaven door gebruikers als gedefinieerd in artikel 8.25d eerste lid van de Wet luchtvaart. Dit in tegenstelling tot de activiteiten van Schiphol als aanbieder van huisvesting (SPE-verhuringen) aan deze partijen. Derhalve worden de kosten terecht volledig toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers in deze niet gegrond.

³⁹ Zie ook hoofdstuk 1 van dit besluit

⁴⁰ Het betreft een functietypering van het betreffende accountmanagement.

8.4 Toerekening diverse kosten van de afdeling passenger services (a1h aviation)

8.4.1 Zienswijzen gebruikers

116. Volgens gebruikers worden de inlichtingenbalies (die volgens hen niet alleen voor vluchtinformatie maar ook voor het informeren naar commerciële dienstverlening worden gebruikt) ten onrechte geheel aan luchtvaartactiviteiten toegerekend. Het floormanagement is volgens hen volledig verantwoordelijk voor de beheersing van de totale flow in alle delen van de terminal. Volgens het toerekeningssysteem worden deze kosten geheel toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten. Dit is volgens gebruikers onjuist, omdat de activiteiten van het floormanagement tevens gebruikt worden voor niet-luchtvaartactiviteiten.
117. De exploitatiekosten van het VIP-centrum worden volledig toegedeeld aan de luchtvaartactiviteiten, terwijl het fysieke centrum aan de directie en daarmee naar alle PMC's worden toegedeeld. Niet is, volgens de gebruikers, inzichtelijk waarom voor deze vreemde duale constructie is gekozen. Het zou marktconform zijn indien ook de exploitatiekosten toegedeeld worden aan de betreffende PMC's.
118. Verder is volgens gebruikers niet duidelijk of de ter aangehaalde plaatsse genoemde afdelingen naast luchtvaartactiviteiten ook niet-luchtvaartactiviteiten uitoefenen althans activiteiten voor anderen dan passagiers van de luchtvaartmaatschappijen. Een voorbeeld hiervan zijn volgens de gebruikers de defibrillatoren. Deze hangen volgens hen bijvoorbeeld ook in Schiphol Plaza.

8.4.2 Beoordeling door de Raad

119. Voor wat de inlichtingenbalies betreft acht de Raad de zienswijzen van gebruikers gegrond. Uit nadere verklaring van Schiphol is gebleken dat een significant deel van de gestelde vragen betrekking heeft op niet-luchtvaartactiviteiten. De toerekenbare kosten worden gealloceerd naar rato van de aantallen vragen voor luchtvaart- en niet-luchtvaart-activiteiten. De aanpassingen zijn in het toerekeningssysteem opgenomen in de nieuwe allocatiesleutel a9e (OU aviation) en de bestaande allocatiesleutel a10 (OU aviation) voor wat betreft de inlichtingenbalies.⁴¹ Nu Schiphol het toerekeningssysteem heeft aangepast is er voor de Raad geen reden om goedkeuring op dit punt te onthouden.
120. Voor wat betreft de zienswijzen van gebruikers over het VIP-centrum geldt het volgende. In het toerekeningssysteem is bij de corresponderende doorbelastingsleutel d13 OU aviation vermeld dat een deel van de kosten van het VIP-centrum via de concernstaf naar alle andere bedrijfsactiviteiten toegerekend omdat Schiphol deze activiteiten als representatieve activiteit voor de gehele onderneming (Schiphol Group) beschouwt. Het toerekeningssysteem maakt dus duidelijk waarom voor deze duale constructie is gekozen. De Raad acht de zienswijzen van

⁴¹ De inlichtingenbalies maken deel uit van de gebouwinrichting.

gebruikers in deze niet gegrond. Het toerekenen van de resterende exploitatiekosten van het VIP-centrum op deze wijze zou bedrijfseconomisch onjuist zijn. Deze resterende kosten (in rekening gebracht aan betalende gebruikers) worden separaat vergoed op basis van integrale kostprijs. Voor zover er nog een exploitatieresultaat ontstaat als gevolg van een verschil tussen voor- en nacalculatie acht de Raad het – mits niet strijdig met de verrekenregels in het Besluit – in deze totale constellatie toelaatbaar dat deze worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten. Een VIP-centrum op een luchthaven zoals Schiphol is immers in zijn aard een activiteit voor de afhandeling van passagiers⁴². Dit in tegenstelling tot andere diensten die op de luchthaven worden aangeboden zoals de infrastructuur van de Business lounge van een luchtvaartmaatschappij die een duidelijk commercieel karakter hebben. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers niet gegrond.

121. Ten aanzien van de door gebruikers in algemene zin genoemde onduidelijkheid over de activiteiten van de andere afdelingen onder deze verdeelsleutel geldt het volgende. Voor zover gebruikers hebben gesteld dat het onduidelijk zou zijn of onder de betreffende activiteiten ook niet-luchtvaartactiviteiten vallen, volgt de Raad de gebruikers niet in die stelling. De Raad heeft de omschrijvingen in het toerekeningsysteem nader bezien. Uit de omschrijving van de activiteiten zoals door Schiphol gegeven vloeit voort dat het hier éénduidig gaat om luchtvaartactiviteiten. Dit geldt ook voor de activiteiten van de afdeling floormanagement. De Raad ziet op grond van het voorgaande geen reden om goedkeuring op het systeem dat de principes voor de toerekening beschrijft te onthouden. Voor zover gebruikers meer in het bijzonder hebben gewezen op vermeende onduidelijkheid ten aanzien van de defibrilatieapparatuur in de hal van Schiphol Plaza in die zin dat deze apparatuur ook zou kunnen worden gebruikt voor niet-luchtvaartactiviteiten merkt de Raad het volgende op. De doorbelasting van de kosten van deze apparatuur op Plaza aan luchtvaartmaatschappijen is nagenoeg nihil.⁴³ Onder die omstandigheid kan op dit punt niet in redelijkheid goedkeuring aan het toerekeningssysteem worden onthouden. De Raad acht deze zienswijzen niet gegrond.

⁴² Een VIP- centrum biedt onder meer een rustige verblijfsruimte voor bekende personen.

⁴³ Van deze apparatuur bevinden er zich circa 60 in het terminalcomplex op Schiphol. Volgens opgave van Schiphol bevindt zich één exemplaar hiervan vrij toegankelijk op Plaza. De afschrijvingskosten daarvan bedragen circa EUR 600,= op jaarbasis. Volledige doorbelasting van dit bedrag en de vermogenskosten verdeeld over alle (circa 90) luchtvaartmaatschappijen brengt een doorbelasting van minder dan 10 euro per luchtvaartmaatschappij per jaar met zich mee. Bij het toepassen van een eventuele verdeelsleutel zou nog steeds een deel van dit bedrag kunnen worden toegerekend.

8.5 Toerekening kosten afdeling TRE (a2a, Aviation)

8.5.1 Zienswijzen gebruikers

122. Bij deze sleutel is volgens gebruikers niet duidelijk welke kosten in het kader van de in dit overzicht⁴⁴ genoemde afdelingen nu feitelijk worden doorbelast aan andere PMC's dan de PMC aviation.

8.5.2 Beoordeling door de Raad

123. De kosten van deze kostenplaatsen die worden doorbelast aan andere PMC's zijn genoemd in de doorbelastingsleutel d18. Hiernaar wordt in het toerekeningssysteem bij deze allocatiesleutel ook verwezen. De bij deze doorbelastingsleutel aan andere PMC's in rekening te brengen kosten zijn voldoende toegelicht. De Raad acht deze toerekening in het toerekeningssysteem voldoende toegelicht. De Raad acht de zienswijzen niet gegrond.

8.6 Toerekening kosten afdeling security (allocatiesleutel a3 OU aviation)

8.6.1 Zienswijzen gebruikers

124. Ten aanzien automatische grenspassage (AGP) wordt als een maatstaf voor de toerekenbare opbrengsten van de automatische grenspassage "*het bedrag van de kosten van de automatische grenspassage toegerekend vanuit de opbrengster*" van Privium gehanteerd. Daarbij wordt naar de mening van gebruikers ten onrechte uitsluitend de apparatuur in aanmerking genomen. Dat betekent dat de overige kosten, te weten die van de vierkante meters van de doorgangen, worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten, zonder dat daartegenover opbrengsten van Privium staan. Ten aanzien van de overige kosten wordt door gebruikers gewezen op de kosten van het security cluster. Verder is van de zijde van gebruikers nog toegevoegd dat personeelscapaciteit die wordt ingezet voor grenscontrole ook wordt ingezet voor activiteiten voor AGP. Ten aanzien van de ontwikkelingskosten van hard- en software voor het Privium project is tot slot opgemerkt dat deze aan de aviation till zijn toegerekend, maar het is niet duidelijk of ook de additionele inkomsten van het commerciële Privium project terugvloeien naar de aviation till.

8.6.2 Beoordeling door de Raad.

125. Bij AGP is er sprake van een grensovergang, welke alleen verschilt van de bemenste grensovergangen doordat er een AGP-apparaat geplaatst is. Schiphol zet hiervoor (aldus) geen eigen personeel in.⁴⁵ De situatie is aldus dat bij traditionele grenspassage overheidspersoneel voor controle wordt ingezet dat voor rekening is van de overheid. AGP wordt aangeboden aan

⁴⁴ Verwezen wordt naar pagina 18 van het bijlage 4 van het toerekeningssysteem van 20 december 2006.

⁴⁵ Voor bemenste grensposten wordt overheidspersoneel ingezet.

Privium- passagiers⁴⁶, die voor die controle een apparaat passeren. Voor AGP rekent Schiphol alleen de kosten van de controleapparatuur niet aan de luchtvaartactiviteiten toe. Deze toerekening impliceert naar analogie van de bemenste grenscontrole dat alleen de kosten van de grenscontrole als zodanig – binnen de gegeven situatie waarin Privium-passagiers voor AGP betalen – niet aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. De Raad acht de hier gehanteerde aanpak in overeenstemming met de definitie van artikel 2 van het Besluit waarbij de overige faciliteiten voor grenspassage in deze constellatie aan de luchtvaartmaatschappijen worden toegerekend en acht de zienswijzen over het toerekenen van andersoortige kosten dan apparatuurkosten niet gegrond. De Raad acht de zienswijze van gebruikers uitsluitend gegrond voor zover het gaat om het in rekening brengen van de ontwikkelkosten van de apparatuur aan luchtvaartactiviteiten. Deze maken deel uit van de apparatuurkosten. Schiphol heeft het toerekeningssysteem zodanig aangepast dat de met de apparatuur van Privium passagiers samenhangende ontwikkelingskosten eveneens in de maatstaf van de toerekenbare opbrengsten vanuit Privium opgenomen. Nu Schiphol het toerekeningssysteem op deze wijze heeft aangepast, ziet de Raad geen aanleiding om goedkeuring op dit punt te onthouden.

8.7 Toerekening kosten landzijdige infrastructuur (a5 OU aviation)

8.7.1 Zienswijzen gebruikers

126. Ten aanzien van de toedeling van exploitatiekosten van landzijdige infrastructuur uitgegaan van verdeling van afschrijvingskosten en kosten van onderhoud ten behoeve van arealen voor groenvoorziening en het gemaal of arealen waarvan het daadwerkelijke gebruik niet is vast te stellen, over de overige arealen. Voor zover echter als gevolg hiervan kosten worden toegedeeld aan voorrijwegen in de zin van artikel 2 van het Besluit is volgens gebruikers dit in strijd met de wettelijke eis dat slechts daadwerkelijk ten behoeve van luchtvaartactiviteiten gemaakte kosten daaraan worden toegerekend.

127. Verder wordt volgens gebruikers onvoldoende duidelijk gemaakt welke kosten ten aanzien van landzijdige infrastructuur volgens Schiphol direct toerekenbaar zijn aan luchtvaartactiviteiten.

128. Tot slot dient toerekening van voorrijwegen op basis van verkeersintensiteiten met middeling op jaarbasis volgens gebruikers te worden vervangen door toerekening op basis van maatgevende capaciteiten op uurbasis. Van de zijde van gebruikers is in deze nader toegelicht dat de luchtvaartactiviteiten geen verkeerspieken op de voorrijwegen zouden veroorzaken en dat het verkeer gekoppeld aan de toenemende kantoorbebouwing op Schiphol daarentegen wel piekgevoelig zou zijn.

⁴⁶ Het betreft hier een door Schiphol verleende dienst aan luchtvaartpassagiers. Passagiers kunnen tegen betaling gebruik maken van premium faciliteiten zoals automatische grenspassage en preferentieel parkeren.

8.7.2 Beoordeling door de Raad

129. De bedoelde gebieden waarvan het daadwerkelijke gebruik niet is vast te stellen betreffen een deel van de groenvoorzieningen, het zogenoemde J-gebied⁴⁷ en het gemaal. Het betreft gebieden of functies voor algemeen gebruik. Ze zijn aldus te karakteriseren als ondersteunend voor de resterende landzijdige infrastructuur.⁴⁸ Het is redelijk en daarmee bedrijfseconomisch aanvaardbaar te achten dat de kosten van deze voorzieningen worden toegerekend aan de overige arealen en deze kosten vervolgens door te rekenen aan de luchtvaartactiviteiten naar rato van gebruik van de arealen die daarvoor in aanmerking komen. De Raad acht deze zienswijzen van de gebruikers niet gegrond.
130. Ten aanzien van de zienswijze van gebruikers dat niet duidelijk is welke kosten direct aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend acht de Raad de zienswijzen van gebruikers gegrond. Schiphol heeft toegelicht welke kosten van de landzijdige infrastructuur direct aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Nu het toerekeningssysteem hierin de benodigde duidelijkheid biedt, ziet de Raad geen reden om goedkeuring op dit punt te onthouden.
131. Ten aanzien van het capaciteitsbeslag van de voorrijwegen in relatie tot de verdeelsleutel van de voorrijwegen geldt het volgende. De gebruikers wensen feitelijk dat het capaciteitsbeslag op de momenten dat kantoorpersoneel arriveert of vertrekt bepalend is voor de verdeling van de kosten. Om te beginnen geldt dat de capaciteit van de voorrijwegen niet aanwijsbaar groter is gedimensioneerd om een piek van aankomend en vertrekkend kantoorpersoneel op te vangen. Schiphol heeft in deze desgevraagd aangegeven dat door het kantoorpersoneel voor een groot deel gebruik wordt gemaakt van andere onderdelen van de landzijdige infrastructuur dan voorrijwegen die door de passagiers worden gebruikt. Het kantoorpersoneel parkeert voor een groot deel op de personeelsparkeerplaatsen welke zich niet langs het voorrijwegenstelsel Schiphol Centrum bevinden.⁴⁹ Daarnaast heeft Schiphol nog toegelicht dat er ook pieken van vertrekkende reizigers zijn die niet samenvallen met de aankomst- en vertrektijden van het kantoorpersoneel. De vraag is dan welke activiteit een piekbelasting veroorzaakt. Schiphol heeft het bovenstaande voldoende gemotiveerd en onderbouwd toegelicht en de Raad acht de toegepaste verdeelsleutel op dit punt bedrijfseconomisch aanvaardbaar. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers niet gegrond.

⁴⁷ Het zogenoemde J-gebied betreft een gebied ten noordwesten van de Schipholtunnel, dat volgens Schiphol wordt gebruikt als bufferplatform voor vliegtuigen.

⁴⁸ Bijvoorbeeld het gemaal dient om het gebied droog te houden.

⁴⁹ Het personeel wordt vervolgens per bus naar Schiphol centrum vervoerd. Alleen de kosten van de wegen op Schiphol Centrum (Centrum Hoog en Centrum Laag) worden als voorrijweg mede toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten.

8.8 Kosten ondernemingsraad (a7b OU aviation)

8.8.1 Zienswijzen gebruikers

132. De kosten van de ondernemingsraad zijn volgens gebruikers in zijn geheel ten onrechte toegedeeld aan de luchtvaartactiviteiten.

8.8.2 Beoordeling door de Raad

133. Schiphol heeft dit toegelicht en aangegeven dat het de decentrale ondernemingsraad van de Business Area aviation betreft. Dit is een ondernemingsraad die specifiek bestaat voor personeel van Schiphol dat zich met luchtvaartactiviteiten bezighoudt. De kosten van de centrale ondernemingsraad van Schiphol worden via de allocatiesleutel van de centrale staven a5 over de verschillende PMC's verdeeld en dus niet aan de luchtvaartactiviteiten. Schiphol heeft dit laatste verduidelijkt in het toerekeningssysteem. Overigens is in het toerekeningssysteem te zien dat de kosten van de ondernemingsraad van de BA Aviation niet geheel aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Deze overheadkosten worden met doorbelastingsleutels voor een gedeelte toegerekend aan andere niet-luchtvaartafnemers die gebruik maken van diensten binnen de BA aviation.⁵⁰ De Raad acht deze zienswijzen niet gegrond.

8.9 Kostenplaatsen van de afdeling aviation management (a9d, OU aviation).

8.9.1 Zienswijzen gebruikers

134. De kosten genoemd in deze verdeelsleutel (kosten van openbare veiligheid) kunnen volgens gebruikers niet aan aviation worden toegerekend. Handhaving van de openbare veiligheid is volgens hen een overheidsverantwoordelijkheid en geen luchtvaartactiviteit.

135. Volgens het toerekeningssysteem dient voor de kostenplaats van de afdeling 'Security' per activiteit vastgesteld te worden wat de verdeelsleutel moet zijn. Hiermee blijft volgens gebruikers open op welke wijze de kosten toegerekend zullen gaan worden. Dit is onzorgvuldig en niet transparant; gebruikers krijgen op deze wijze geen duidelijkheid over de gehanteerde verdeelsleutel.

⁵⁰ Zie hiervoor de algemene inleiding van bijlage 3 van het toerekeningssysteem.

8.9.2 Beoordeling door de Raad

136. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers over het niet toerekenen van de kosten van Schiphol voor openbare veiligheid niet gegrond. Hiervoor zij verwezen naar randnummer 28 in deze bijlage van dit besluit.

137. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers over het onvoldoende duidelijk zijn van de verdeelsleutel van de overige kosten van de afdeling gegrond. Schiphol heeft in de toelichting toegevoegd dat deze verdeelsleutel voor deze specifieke activiteiten over het algemeen gelijk is aan die van de staven (OU staven a5), aangezien dit activiteiten betreft die voor het gehele bedrijf worden uitgevoerd. De Raad acht deze verdeelsleutel bedrijfseconomisch aanvaardbaar en de omschrijving, gelet op het feit dat hier om een restcategorie van activiteiten van deze afdeling gaat, voldoende nauwkeurig. Nu Schiphol het toerekeningssysteem heeft aangepast, is er geen reden om goedkeuring op dit punt te onthouden.

8.10 Verdeelsleutel kosten gebouwen (a10 aviation en andere verdeelsleutels waarin deze verdeelsleutel wordt gehanteerd of doorwerkt).

8.10.1 Zienswijzen gebruikers

- Algemeen

138. De vierkante meter toedeling van Schiphol (S-NEN 2580) zou er volgens gebruikers ten onrechte van uitgaan dat het gehele complex in beginsel voor luchtvaartactiviteiten wordt gebruikt, met uitzondering van de andere delen die niet voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt. Langs deze weg zou een grotere oppervlakte aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend dan uit hoofde van gebruik door de luchtvaartactiviteiten is gerechtvaardigd. De norm S-NEN 2580 is niet algemeen kenbaar gemaakt.

139. De landelijke NEN 2580 norm is een volgens gebruikers algemeen geldende norm voor het meten van ruimten in winkelcentra. Met de afwijking van deze landelijk gangbare norm heeft Schiphol volgens de gebruikers gehandeld in strijd met het beginsel van de marktconformiteit. Volgens NEN 2580 worden algemene (verkeersruimten) en expeditieruimten geacht te zijn begrepen in de huurprijs van winkelruimten. Gebruikers geven aan dat dit laatste bij Schiphol niet het geval is en dat bij de toerekening van de algemene ruimten het uitgangspunt wordt gebruikt dat deze algemene ruimten (grotendeels) worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten.⁵¹ Gebruikers beschouwen de vertrekhal, de pieren en de daartussen gelegen lounges als algemene ruimten in de zin van NEN 2580. Het toerekenen van de bij de

⁵¹ Dit zou volgens gebruikers pas consistent zijn met NEN 2580 en in overeenstemming met de wet als een evenredig deel van de opbrengsten uit verhuur van winkelruimten aan de luchtvaartactiviteiten ten goede zou komen.

winkels, restaurants en een spoorwegstation behorende (algemene) verkeersruimten in Schiphol Plaza aan luchtvaartactiviteiten zou ook niet consistent zijn met de norm NEN 2580, volgens welke deze kosten worden geacht te zijn begrepen in de huurprijs van de winkels. In deze ruimten vinden volgens gebruikers zowel luchtvaartactiviteiten als niet-luchtvaartactiviteiten plaats. Deze ruimten zouden volgens zowel NEN 2580 en S-NEN 2580 naar rato moeten worden verdeeld over beide gebruikers en niet grotendeels aan luchtvaartactiviteiten.

140. Van de zijde van gebruikers is tot slot in algemene zin opgemerkt dat het (vooraf) geschikt maken van gebouwen voor medegebruik door niet-luchtvaartactiviteiten tot een toerekening van te hoge kosten aan de luchtvaartactiviteiten zou leiden.⁵²

- Specifiek

141. De gebruikers hebben specifiek voor Schiphol Plaza gesteld dat voor zover kosten van Schiphol Plaza al aan luchtvaartactiviteiten zijn toe te rekenen (hetgeen als eerder aangegeven volgens gebruikers niet het geval zou moeten zijn), de ruimte die nu in aanmerking komt voor toedeling van kosten te groot zou zijn. Schiphol zou volgens gebruikers de toerekening slechts moeten baseren op in de ruimte uitgetekende corridors of paden die voor luchtvaartpassagiers nodig zijn om zich door de ruimte te bewegen.⁵³ De door Schiphol gehanteerde maatstaf voor toerekening van de wel toegerekende ruimten, waarbij de ruimte wordt verdeeld op basis van tellingen waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen luchtvaart- en niet -luchtvaart passanten, is volgens gebruikers ook als zodanig ondeugdelijk. Ten onrechte zouden in de categorie van luchtvaart-gebonden passanten ook afhalers, wegbrengers en luchtvaart gebonden personeel worden betrokken. Ten aanzien van de kantoren Terminal West en Skyport hebben gebruikers gesteld dat indien toerekening wel zou zijn toegestaan, zij subsidiair van mening zijn dat de kosten van de

⁵² Gebruikers hebben dit als volgt nader toegelicht. De verdeling van de terminal op basis van historische uitbreiding resulteert erin dat kosten die ontstaan zijn in relatie tot de aanvankelijke investering toegerekend worden aan de PMC waarop de oorspronkelijke investering betrekking had, ook als die investering hoger is geweest dan noodzakelijk voor die PMC, maar is ingegeven door de wens in een later stadium te investeren in andere functies. Primaire investeringen zijn vaak luchtvaartgerelateerd, terwijl latere uitbreidingen vaak verband houden met commerciële activiteiten. Als voorbeeld kan hier dienen de investering in een bagagekelder in de zuidterminal waarvan de betonconstructie zodanig ontworpen is dat zij ook het hoge kantoorgebouw dat erop is gerealiseerd, kan dragen. De extra kosten voor deze zwaardere constructie zijn echter toegerekend aan aviation en niet aan Schiphol Real Estate, dat het kantoorgebouw exploiteert. Commerciële ruimten vereisen bijvoorbeeld een hoger kwaliteitsniveau dan pure luchtvaartgebonden ruimten. Zo is voor bars en restaurants een hoger niveau van ventilatie vereist dan voor pieren; brandbeveiligingsmiddelen vereisen een hogere investering als gevolg van de hogere brandrisico's van winkels en horeca enz. Als gevolg hiervan worden er dus relatief hoge kosten per vierkante meters aan aviation toegerekend, terwijl deze hogere kosten door non-aviation worden veroorzaakt.

⁵³ De voor kostentoerekening in aanmerking komende ruimten zouden – aldus gebruikers – tevens onevenredig groot zijn omdat zij de toiletgroepen en overhead- en technische ruimten binnen dit bouwdeel omvatten.

liften (trappenhuizen) en andere algemene en technische ruimten in die gebouwen niet aan luchtvaart mogen worden toegerekend voor zover zij zijn gemaakt voor verdiepingen die niet voor dat doel worden gebruikt.

142. De gebruikers hebben verder meer specifiek aangevoerd dat zogenoemde reservecapaciteit, in de vorm van tijdelijk niet of nog niet voor luchtvaartactiviteiten gebruikte ruimten (leegstand) door Schiphol ten onrechte aan luchtvaartactiviteiten wordt toegerekend. Dit zou eveneens gelden voor de (ruimten voor) kunstuitingen en planten ruimten, gedeeltelijk uitrolbare winkels, reclamezuilen op een smalle voet en voor displays van winkels en terrassen van restaurants buiten hun "territoire", toiletten in de algemene lounges die ook door anderen dan passagiers worden gebruikt, algemene ruimten van lounges en ruimte ten behoeve van winkelbevoorrading. Verder stellen gebruikers dat er geen reden is te bedenken waarom er voor winkels met een gesloten pui geen extra strekkende meter wordt aan commerciële ruimten wordt toegerekend. Ook is door gebruikers aangegeven dat volgens Schiphol 21% van de flowruimte zou worden gebruikt voor winkelbevoorrading. Terminal 3 zou ook worden gebruikt door personeel dat in de kantoren boven terminal West werkzaam is. Kosten van kunstuitingen en sculpturen zouden volgens gebruikers op zijn minst gedeeltelijk aan luchtvaartactiviteiten moeten worden toegerekend. Gebruikers hebben mede aan de hand van fotomateriaal drie situaties geïllustreerd waaruit naar voren zou komen dat Schiphol haar passagiers onnodig laat omlopen waardoor onnodig veel vierkante meters worden toegerekend aan luchtvaart activiteiten. Verder is van de zijde van gebruikers tevens de vraag gesteld wat de waarde is van het meetcertificaat dat door het Bureau Bouwcoördinatie Nederland (BBN) voor de toepassing van deze norm is afgegeven, waarom dit genoemd is in het toerekeningsstelsel en wat dit certificaat inhoudt.

8.10.2 Beoordeling door de Raad

- Algemeen

143. Alvorens in te gaan op de zienswijzen van gebruikers merkt de Raad op dat zij de zienswijzen van gebruikers toetst aan een proportionele benadering aangaande de toerekening van gebouwkosten. Deze proportionele benadering gaat uit van het praktische daadwerkelijke gebruik van het gebouw vanuit de opvatting dat het gebouw in zijn praktische gebruik dienstbaar is aan meerdere hoofdfuncties. Het is in deze benadering niet in overeenstemming met de realiteit om een (oorspronkelijke) hoofdfunctie aan te wijzen waaraan de kosten primair zouden moeten worden toegerekend.

144. Vertaald naar Schiphol is het gebouw een multifunctioneel gebouw met verschillende hoofdgebruiksfuncties, zoals een stationsgebouw voor de luchtvaart, een winkelfunctie en commercieel verhuurde kantoren en niet primair een luchthavengebouw. Vertaald naar kostentoerekening is de eerste stap dat alle niet-gemeenschappelijke kosten van het gebouw (bijvoorbeeld binnenwanden voor winkels en kantoren) aan specifieke gebruikers worden toegerekend. Voor wat betreft de verdeling van de resterende gemeenschappelijke kosten

(bijvoorbeeld funderingen, casco van het gebouw, buitenschil, gemeenschappelijk gebruikte installaties) wordt het gebouw opgemeten in bijvoorbeeld vierkante meters vloeroppervlak en worden deze vervolgens toegerekend naar gebruiksdoel. Vierkante meters van ruimten waarin alleen sprake is van luchtvaartgebruik worden geheel aan luchtvaart toegerekend, vierkante meters van ruimten die uitsluitend voor andere doeleinden worden gebruikt worden geheel aan deze andere doeleinden toegerekend. Vierkante meters van ruimten die ondersteunend zijn voor meerdere functies (zoals algemene (verkeers)ruimten, technische ruimten) worden buiten de vierkante metertelling gehouden. Vervolgens worden de kosten van het gebouw gedeeld door het totaal aantal vierkante meters ruimtebeslag van alle niet-gemeenschappelijke ruimten. De totale gemeenschappelijke kosten van het gebouw worden vervolgens gedeeld naar rato van het vierkante meterbeslag van laatstgenoemde ruimten. Hierdoor worden de kosten van de gemeenschappelijke ruimten naar rato van het vierkante meter beslag van de hoofdfuncties aan de hoofdfuncties toegewezen. Deze benadering is in overeenstemming met de wettelijke vereisten en (daarmee) bedrijfseconomisch aanvaardbaar. Onverlet het voorgaande levert dit in de praktijk doorgaans ook een aanzienlijk kostendrukkend effect voor de aan luchtvaartactiviteiten toe te rekenen kosten in relatie tot het gebouw omdat de gemeenschappelijke kosten van het gebouw worden verdeeld over de verschillende functies.⁵⁴

145. De Raad acht de in de zienswijzen van gebruikers in algemene zin gemaakte opmerking dat de vierkante meter toedeling van Schiphol er ten onrechte van uit zou gaan dat het gehele complex in beginsel voor de luchtvaartactiviteiten wordt gebruikt met uitzondering van de die delen die door andere activiteiten worden gebruikt niet gegrond. De principes van Schiphol kunnen zeker niet worden aangemerkt als een restbenadering of "luchtvaartactiviteiten-tenzij" benadering, in die zin dat alle ruimten die niet voor andere doeleinden dan luchtvaartactiviteiten worden gebruikt aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend.

146. Schiphol onderscheidt binnen het gebouw gemeenschappelijke ruimten die als zodanig als duidelijk ondersteunend voor de hoofdfuncties van het gebouw kunnen worden aangemerkt. De kosten van die gemeenschappelijke ruimten worden pro-rato toegerekend en aldus niet alleen aan de luchtvaartactiviteiten. In ruimten die voor meerdere doeleinden worden gebruikt (bijvoorbeeld verdiepingen met winkels waar zich ook doorgaande passagiersstromen) hanteert Schiphol het algemene principe dat restruimten die door de plaatsing van een commerciële functie logischerwijs niet toegankelijk zijn en hierdoor niet functioneel zijn aan de flow worden toegewezen aan de functie die ontoegankelijkheid veroorzaakt. Binnen Schiphol Plaza worden

⁵⁴ Ter illustratie het volgende voorbeeld. Een gebouw met een vloeroppervlak van 10000 vierkante meter wordt in eerste aanleg uitsluitend als luchtvaartgebouw gerealiseerd en gebruikt en kent uit hoofde daarvan een jaarlijks kostenniveau van 10000. Op een zeker moment worden binnen het gebouw winkels gerealiseerd met een oppervlakte van 350 vierkante meter. De kosten van het gebouw als zodanig zijn vanaf dat moment als gemeenschappelijk te beschouwen. Toerekening van de gebouwkosten naar rato van vierkante meters resulteert dan in een toerekening van de gemeenschappelijke gebouwkosten van 6500 aan de luchtvaartactiviteiten en 3500 aan de winkelfunctie.

doorgangen die specifiek als winkelstraat kunnen worden aangemerkt geheel aan de winkelfunctie toegerekend. Ook bestudering van de tekeningen van de gebouwdelen van de in bedrijf zijnde gebouwen waarin de uitwerking van de door Schiphol gehanteerde normen zichtbaar is gemaakt, levert geen bevestiging op van de “luchtvaart-tenzij”-benadering. De Raad concludeert dat de benadering van Schiphol conform bedrijfseconomisch aanvaardbare principes is.

147. Voor wat betreft de zienswijzen van gebruikers dat Schiphol de NEN 2580 norm zou moeten gebruiken geldt dat dit geen recht doet aan een proportionele toerekening van de gebouwkosten naar de verschillende hoofdfuncties van het gebouw, waarbij ook de functie van stationsgebouw een hoofdfunctie is. De door gebruikers aangehaalde analogie met een winkelcentrum is niet in overeenstemming met de feiten op Schiphol. De NEN 2580 norm leidt er toegepast in een winkelcentrum toe dat, kort gezegd, de kosten van algemene ruimten die bijvoorbeeld worden gebruikt voor de doorloop van het publiek in een winkelcentrum tussen de winkels pro rato worden verdeeld over de winkeliers en aldus worden doorberekend in de huurprijzen van de winkeliers. Deze ruimten worden in deze benadering als algemene ruimten beschouwd die dienstbaar zijn aan de winkels.⁵⁵

148. Het bijzondere in de situatie bij Schiphol is dat de ruimten voor doorloop van publiek voor een groot deel dienstbaar zijn aan het gebruik van een andere hoofdfunctie, te weten de functie van de gebouwen als stationsgebouw voor een luchthaven. Het behandelen van de vertrekhal, de pieren en de daartussen gelegen lounges en de genoemde (algemene) verkeersruimten in Schiphol Plaza als algemene ruimten in de zin van de NEN 2580 – zoals aangegeven door gebruikers – impliceert dat deze ruimten als ondersteunend aan de diverse hoofdfuncties worden beschouwd. Dit is niet in overeenstemming met de realiteit omdat deze ruimten duidelijk een functie hebben in de primaire processen van de gebouwen in de hoofdfunctie van stationsgebouw voor de luchtvaartactiviteiten. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers niet gegrond.

149. De zienswijzen van gebruikers omtrent de toerekening van teveel kosten aan luchtvaartactiviteiten als gevolg van het (vooraf) geschikt maken van gebouwen voor medegebruik van andere hoofdfuncties acht de Raad niet gegrond. Voor zover het hier om kosten met een zuiver gemeenschappelijk karakter gaat. De funderingen en een deel van de andere door gebruikers genoemde voorzieningen zijn dienstbaar aan het hele gebouw en alle daarin voorkomende (hoofd)functies en in die zin als gemeenschappelijke gebruikte productiemiddelen aan te merken. Het is – als hiervoor aangegeven – bedrijfseconomisch aanvaardbaar om deze kosten naar rato van het daadwerkelijk gebruik toe te rekenen aan de luchtvaart- en niet-luchtvaartactiviteiten. In dit verband zij opgemerkt dat Schiphol de kosten bij gemeenschappelijk gebruik pro-rato toerekent en in geval van latere uitbreiding niet alleen aan de PMC waarop de

⁵⁵ Overigens worden expeditieruimten door Schiphol niet aan de luchtvaartactiviteiten toegerekend. Schiphol heeft dit nog eens verduidelijkt in het toerekeningssysteem.

oorspronkelijke investering betrekking had, hetgeen uit de zienswijzen van gebruikers naar voren lijkt te komen. Reeds in de aanloop naar het ontwerpbesluit is door de NMa geconstateerd dat als een gebouwdeel dat oorspronkelijk uitsluitend voor luchtvaartactiviteiten wordt gebruikt, wordt uitgebreid voor niet-luchtvaartactiviteiten, de kosten van de uitbreiding bij de kosten van het oorspronkelijke gedeelte worden opgeteld. De aldus berekende totale kosten worden vervolgens pro-rato toegerekend, waardoor er aanzienlijke kostenvoordelen voor de luchtvaartactiviteiten worden gerealiseerd.

150. Als op dit punt toch rekening zou moeten worden gehouden met de zienswijzen van gebruikers dan zou - uitgaande van de door gebruikers genoemde voorbeelden - moeten worden onderzocht wat het verschil is tussen de kosten die zouden zijn gemaakt als het gebouw alleen geschikt zou zijn voor luchtvaartactiviteiten (stand-alone kosten⁵⁶) en de kosten die in werkelijkheid worden gemaakt. Dit verschil zou - voor zover dit er zou zijn⁵⁷ dan wel voor zover dit voor- of achteraf (objectief) zou kunnen worden bepaald - aan de niet-luchtvaartactiviteiten moeten worden toegerekend over de gehele levensduur van het gebouw. In het specifieke voorbeeld waarin een gebouwdeel in een later stadium wordt uitgebreid voor niet-luchtvaartactiviteiten doen in deze logica ook de specifieke kosten daarvan niet meer mee in de verdeling van de kosten over luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten. Er is in dat geval in de grond sprake van een "luchtvaartactiviteiten-tenzij"-benadering die inhoudt dat alleen de stand-alone kosten van het gebouw uit hoofde van de luchtvaartactiviteiten aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend.⁵⁸ Deze benadering zou bovendien vanuit het oogpunt van het beginsel van een consistente manier van berekenen en toerekenen in beginsel overal

⁵⁶ Stand alone kosten zijn de kosten die sowieso moeten worden gemaakt om een gebouw ten behoeve van één hoofdfunctie te realiseren.

⁵⁷ Bijvoorbeeld kelders en hun funderingen zijn vaak sowieso relatief dure voorzieningen als gevolg van het feit dat hiervoor (diep) gegraven moet worden.

⁵⁸ Deze benadering is conceptueel verschillend van de proportionele benadering. In deze "incrementele" benadering wordt de vraag gesteld welke gebruiker primair als veroorzaker kan worden aangewezen voor bepaalde kosten. Alle kosten die sowieso zouden zijn gemaakt om het productiemiddel voor de primaire gebruiker te realiseren worden in die visie aan die gebruiker toegerekend, ook al is er sprake van een duidelijk bepaalbaar en kostenveroorzakend medegebruik door een andere functie. Aan andere functies worden alleen eventuele meerkosten toegerekend die specifiek voor die functies zijn gemaakt. Als deze benadering op Schiphol zou worden toegepast - en daarbij bijvoorbeeld de visie zou worden gehanteerd dat de luchtvaartactiviteiten als primaire veroorzaker of "driver" worden aangemerkt omdat Schiphol in eerste instantie als luchthaven is gebouwd - dan betekent dit dat alle bouwkosten die sowieso zouden worden gemaakt om het gebouw als luchthavengebouw te realiseren aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend (de zogenaamde stand-alone costs). Alleen de extra gebouwkosten die specifiek worden gemaakt voor niet-luchtvaartactiviteiten worden aan de niet-luchtvaartactiviteiten toegerekend. Onverkorte uitwerking van dit principe op deze wijze leidt er naar alle waarschijnlijkheid toe dat een - in vergelijking met de proportionele benadering - groot deel van de gebouwkosten aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend omdat grote delen van het gebouw waarschijnlijk sowieso hadden moeten worden gebouwd om de grote stroom passagiers te verwerken.

binnen deze verdeelsleutel moeten worden toegepast met alle mogelijke nadelige consequenties van dien voor de uitkomsten van de kostenberekening voor de luchtvaartactiviteiten.⁵⁹

151. Voor de duidelijkheid zij opgemerkt dat voor zover er sprake is van (commerciële)voorzieningen die buiten de gemeenschappelijke voorzieningen vallen, deze aan de specifieke (commerciële) gebruiker dienen te worden toegerekend. Gebruikers hebben in zoverre gelijk. Dit principe was al in het toerekeningssysteem opgenomen. Schiphol heeft naar aanleiding van de zienswijzen van gebruikers daarnaast nog eens in het toerekeningssysteem verduidelijkt welke kostencomponenten van de gebouwdelen als gemeenschappelijke kosten worden toegerekend.

- Specifieke punten

152. Dat alles neemt niet weg dat de door Schiphol gehanteerde normen naar het oordeel van de Raad naar aanleiding van de zienswijzen van gebruikers een aantal specifieke situaties aanscherping behoeft teneinde te voldoen aan het vereiste van een zo nauwkeurig mogelijk toerekening van kosten van deze sleutel – dit mede omdat deze sleutel op diverse andere plaatsen in het toerekeningssysteem doorwerkt - aan de luchtvaartactiviteiten enerzijds en de niet-luchtvaartactiviteiten anderzijds en om te waarborgen dat Schiphol consistente principes hanteert in haar toerekeningssysteem. Deze zaken worden in het hiernavolgende besproken.

153. Ten aanzien van de door gebruikers ingebrachte zienswijzen omtrent de verdeling van de gebouwkosten van Schiphol Plaza verklaart de Raad de zienswijzen van gebruikers niet gegrond. Het trekken van corridors binnen de centrale hal van Plaza om zo tot de vierkante meters te komen waarvan de kosten voor toerekening aan luchtvaartactiviteiten in aanmerking komen impliceert een deelbaarheid van dit productiemiddel die niet in overeenstemming is met de realiteit. De hal wordt in de praktijk als geheel mede gebruikt door luchtvaartgebonden passanten, niet in termen van corridors of paden. Ook het eventueel niet (mede-) toerekenen van gemeenschappelijke ruimten en toiletten binnen Plaza is niet aan de orde. Deze ruimten zijn ondersteunend aan het functioneren van dit gebouwdeel en daarmee ook aan de functie die dit gebouw heeft voor de luchtvaartactiviteiten en mogen aldus pro-rato worden toegerekend. De verdeelsleutel van Schiphol voldoet naar het oordeel van de Raad aan het uitgangspunt van bedrijfseconomische aanvaardbaarheid.

⁵⁹ Er zijn tal van aanwijzingen dat de kosten van een gebouw – uitgedrukt in een kostprijs per vierkante meter – een degressief verloop hebben naarmate het vloeroppervlak toeneemt. Zo geldt in het algemeen dat de omvang van de buitenschil van een gebouw relatief kleiner wordt naarmate de inhoud van een gebouw toeneemt. Specifiek voor de luchtvaart geldt dat ruimten die speciaal zijn ontworpen voor luchtvaart het grootste bouwvolume kennen. Zo wordt de ruimten die een groot oppervlak beslaan (bijvoorbeeld lounges of vertrekhallen) hoger gemaakt teneinde passagiers overzicht over het gebouwdeel waarin ze zich bevinden te laten behouden. Een uitbreiding van het gebouw met lagere ruimten (bijvoorbeeld kantoorverdiepingen) kan de gemiddelde bouwkosten berekend per vierkante meter aldus drukken.

154. Ten aanzien van de vraag welke passanten wel of niet zouden mogen worden meegeteld bij de toerekening van de toerekenbare kosten aan luchtvaartactiviteiten acht de zienswijzen van gebruikers niet gegrond. De Raad acht het niet realistisch om te veronderstellen dat er stationsgebouwen voor luchthavens zoals Schiphol in bedrijf zijn, waarin zich geen afhalers van passagiers, wegbrengers van passagiers en luchtvaartgebonden personeel binnen de transferruimten zouden verplaatsen. De hiervoor gebruikte ruimte mag aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. De hiervoor gebruikte gebouwcapaciteit valt binnen de processen als beschreven in artikel 2 van het Besluit.
155. Ten aanzien van de kantoren Terminal West en Skyport hebben gebruikers gesteld dat indien toerekening wel zou zijn toegestaan, zij subsidiair van mening zijn dat de kosten van de liften (trappenhuisen) en andere algemene en technische ruimten in die gebouwen niet aan luchtvaart mogen worden toegerekend voor zover zij zijn gemaakt voor verdiepingen die niet voor dat doel worden gebruikt. De Raad acht deze zienswijzen gegrond, omdat deze ruimten inderdaad niet voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt.⁶⁰ Er zijn dus ruimten in het gebouw als gemeenschappelijke ruimte aangemerkt die niet als gemeenschappelijke ruimten tussen luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten kunnen worden aangemerkt. Opgemerkt zij dat de zienswijzen betrekking hebben op het algemene in het toerekeningssysteem genoemde en voor alle gebouwdelen geldende principe dat dit soort ruimten niet tot het verhuurbare vloeroppervlakte horen en aldus als gemeenschappelijke ruimte worden aangemerkt. Vanuit het oogpunt van consistentie binnen deze verdeelsleutel (bedrijfseconomische aanvaardbaarheid) en het in het Besluit genoemde uitgangspunt van een zo nauwkeurig mogelijke toerekening van kosten aan luchtvaartactiviteiten betekent dit tevens dat soortgelijke - ruimten die specifiek in gebruik zijn voor luchtvaartactiviteiten eveneens voortaan specifiek aan de luchtvaartactiviteiten dienen te worden toegerekend. Deze ruimten kunnen duidelijk worden geïdentificeerd. Nu Schiphol de principes in het toerekeningssysteem het conform het voorgaande heeft gewijzigd ziet de Raad geen aanleiding goedkeuring van het toerekeningssysteem op dit punt te onthouden.
156. Voor wat betreft de door gebruikers gegeven zienswijzen (inclusief de hierbij door gebruikers gegeven voorbeelden) over het ten onrechte toerekenen van tijdelijke niet of nog niet voor de luchtvaartactiviteiten gebruikte ruimten geldt dat deze zienswijzen zijn ingebracht in het verlengde van de zienswijzen dat de door Schiphol gehanteerde vierkante meter toedeling er ten onrechte van uit zou gaan dat het gehele complex in beginsel voor de luchtvaartactiviteiten wordt gebruikt met uitzondering van die delen die door andere activiteiten worden gebruikt. De

⁶⁰ Voor Skyport speelt dit vraagstuk overigens thans waarschijnlijk geen rol. Skyport wordt voor de toerekening behandeld als een afzonderlijk gebouwdeel. Dit gebouwdeel wordt volgens Schiphol volledig voor niet-luchtvaartactiviteiten gebruikt. Omdat er sprake is van toerekening per gebouwdeel worden volgens de systematiek in het toerekeningssysteem ook de gemeenschappelijke ruimten volledig aan de niet-luchtvaartactiviteiten toegerekend. Dit in tegenstelling tot de kantoren van Terminal West. Deze maken deel uit van een gebouwdeel dat ook voor de luchtvaartactiviteiten wordt gebruikt.

toelichting van gebruikers op dit punt betreft situaties die zowel in gebruik zijn voor luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten en waarvan de gebruiksfrequentie in de loop der tijd toeneemt.⁶¹

157. De Raad brengt naar aanleiding van de zienswijzen van gebruikers het volgende naar voren. Het gaat hier om activa die al in gebruik zijn en al een bestemming hebben. Een investering in een gebouw geldt voor de langere termijn. Bij deze investeringsbeslissing wordt rekening gehouden met toekomstige groei. Het is nu eenmaal niet realistisch noch in overeenstemming met de praktijk om een gebouw (activum met een lange levensduur) jaarlijks met bijvoorbeeld de jaarlijkse voorziene passagiersgroei uit te breiden.⁶² Er geldt hier conceptueel een analogie met de overweging van de Raad ten aanzien van de door gebruikers ingebrachte zienswijzen over de verdeling van exploitatierisico's: er is bij Schiphol sprake van gedeeld gebruik van productiemiddelen voor zowel luchtvaartactiviteiten als niet-luchtvaartactiviteiten waarvan de totale toerekenbare kosten niet volledig variëren met wijzigingen in de productieomvang op de korte termijn.

158. Voor zover er binnen laatstgenoemde kosten sprake is van kosten in relatie tot gebouwcapaciteit, die is bedoeld om de groei van de luchtvaartactiviteiten te accommoderen, is het aldus bedrijfseconomisch aanvaardbaar om deze aan de luchtvaartactiviteiten toe te rekenen. Voor zover er binnen deze gebouwen sprake is van tijdelijk gebruikte ruimte voor verhuringen aan commerciële activiteiten worden de betreffende vierkante meters voor de duur van dit gebruik toegerekend aan de niet-luchtvaartactiviteiten. Het toerekeningssysteem voorziet al in laatstgenoemd principe. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers in zoverre niet gegrond.

159. Als er sprake is van permanent gereserveerde capaciteit voor niet-luchtvaartactiviteiten, met andere woorden het gebouw is niet alleen op de groei van de luchtvaartactiviteiten gebouwd maar ook op groei van niet-luchtvaartactiviteiten, acht de Raad de zienswijzen van gebruikers gegrond. Voor wat de toerekenbaarheid van deze capaciteit betreft heeft de Raad Schiphol in overweging gegeven het toerekeningssysteem zodanig aan te passen dat permanent gereserveerde en aldus niet gemeenschappelijke gebouwcapaciteit voor niet-luchtvaartactiviteiten in gebouwen die in gebruik zijn voor gedeelde activiteiten, niet aan de luchtvaartactiviteiten toe te rekenen. Het gaat hier om duidelijk identificeerbare en geplande capaciteit waarin al was voorzien in bijvoorbeeld bouwbestekken of investeringsbesluiten. Nu Schiphol de principes in het toerekeningssysteem het conform het voorgaande heeft gewijzigd, ziet de Raad geen aanleiding goedkeuring van het toerekeningssysteem op dit punt te onthouden.

⁶¹ Als een gebouw(deel) of een ander activum in het geheel niet wordt gebruikt voor luchtvaartactiviteiten (bijvoorbeeld omdat het nog niet is opgeleverd) kan het op grond van artikel 8, derde lid van het Besluit niet worden toegerekend. Zie hiervoor ook de overwegingen in randnummer 80 in hoofdstuk 5 van dit besluit.

⁶² Gebruikers krijgen bij toekomstige investeringsbeslissingen van Schiphol de mogelijkheid om hun zienswijzen hierover te geven in het kader van de consultatie van Schiphol voor de nieuwe tarieven. Dit onverlet de primaire beslissingsbevoegdheid van de exploitant in deze.

160. Ten aanzien van de specifieke andere door gebruikers ingebrachte zienswijzen over diverse ruimten in het terminalgebouw waarvan de vierkante meters ten onrechte aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend acht de Raad de zienswijzen van gebruikers gedeeltelijk gegrond. Van de extra strekkende vierkante meters voor uitrolbare winkels in uitgerolde toestand, reclamezuilen op een smalle voet, planten en kunstuitingen, ruimte in de terminal die nodig is voor winkelbevoorrading en het medegebruik van de aankomsthal in terminal West voor kantoorpersoneel leggen – anders dan overwogen bij hangende of op de vloer afgebeelde reclame-uitingen – wel een (gedeeltelijk) beslag op de gebruikscapaciteit van de gebouwen voor de luchtvaartactiviteiten. Gebruikers hebben gelijk voor zover dit niet-luchtvaartactiviteiten betreft.

161. In de eerste twee gevallen heeft Schiphol aangegeven hier in de toerekening al rekening mee te houden in die zin dat de genoemde vierkante meters niet aan luchtvaartactiviteiten werden toegerekend. Mede om consistentie te verkrijgen met de andere situaties in de toerekening van de gebouwkosten heeft Schiphol voor de resterende gevallen waar er geen rekening werd gehouden met het capaciteitsbeslag het toerekeningssysteem aangepast door een (gedeeltelijk) forfaitaire (éénmalig te bepalen) korting toe te passen op de aan luchtvaartactiviteiten toerekenbare vierkante meters.⁶³ Het forfaitaire deel van de korting wordt berekend op basis van daadwerkelijk gebruik en geldt voor de hele geldigheidsduur van het onderhavige besluit. De Raad acht het toepassen van een (gedeeltelijk) eenmalig vast te stellen korting in deze gevallen mogelijk en voldoende om te komen tot het wettelijke vereiste van een zo nauwkeurig mogelijke toerekening van de gebouwkosten naar rato van gebruik aan luchtvaartactiviteiten en om te komen tot een consistente toepassing van de principes. Dit omdat kan worden aangenomen dat het (relatieve) medegebruik van de gebouwen voor deze specifieke functies niet aan zodanige schommelingen onderhevig is, dat deze tot significante verschillen in de aan luchtvaartactiviteiten met deze verdeelsleutel toerekenbare kosten zouden leiden.⁶⁴ Nu Schiphol het toerekeningssysteem dienaangaande heeft aangepast en de wijze waarop de kortingen zijn berekend bedrijfseconomisch aanvaardbaar is, ziet de Raad geen reden om Schiphol goedkeuring op dit punt te onthouden.

162. Voor wat betreft toerekening van de kosten van planten acht de Raad de zienswijzen van gebruikers gegrond in zoverre het toerekeningssysteem daarin niet duidelijk is. De Raad is van mening dat deze kosten als gemeenschappelijk tussen luchtvaart- en niet -luchtvaartactiviteiten dienen te worden beschouwd. Ze zijn bedoeld ter aankleding (evenals kunstuitingen) van het

⁶³ Vierkante meters voor kunstuitingen en planten worden in de berekening als gemeenschappelijke ruimten behandeld. Dit naar analogie van de toerekening van de planten en kunstuitingen zelf.

⁶⁴ Dit is bijvoorbeeld het geval bij de meting van het capaciteitsbeslag voor de winkelbevoorrading in de flowruimte. Als het ruimtebeslag voor winkelbevoorrading in de flowruimte als gevolg van een toe- of afname van de passagiers toe- of afneemt neemt ook de capaciteitsdruk voor passagiers op de flowruimte toe respectievelijk af.

hele gebouw en als zodanig aan alle functies in het gebouw toerekenbaar. Schiphol heeft de beschrijving van het toerekeningssysteem dienaangaande aangepast. Nu Schiphol het toerekeningssysteem op deze manier heeft aangepast ziet de Raad geen aanleiding goedkeuring van het toerekeningssysteem op dit punt te onthouden.

163. Voor wat betreft de door gebruikers naar voren gebrachte zienswijzen omtrent het onnodig omlopen van passagiers in een drietal specifieke situaties, en de deelsleutels omtrent de toerekening van kosten van de toiletten in het terminalgebouw en de ruimten van displays van winkels en terrassen van restaurants die buiten hun "territoire" staan, acht de Raad de zienswijzen van gebruikers niet gegrond. Voor al deze situaties geldt dat er ofwel geen sprake is van een capaciteitsbeslag door commerciële functies ofwel sprake is van situaties waarin dat wel het geval is en Schiphol hier al voldoende rekening mee houdt.⁶⁵

- Transparantie verdeelsleutel gebouwen

164. Het toerekeningssysteem dient de nodige transparantie over deze verdeelsleutel te verschaffen. Dit vanwege de benodigde duidelijkheid naar gebruikers toe en ook vanuit het oogpunt van de hanteerbaarheid van deze belangrijke verdeelsleutel voor het toezicht. Als deze zaken niet zijn vastgelegd leidt dat tot onzekerheid over de toepassing van de principes en de uitkomsten daarvan in de toekomst. Bovendien raakt dit de beoordeelbaarheid van de bedrijfseconomische aanvaardbaarheid van de sleutel. Het betreft een belangrijke verdeelsleutel waarvan de uitkomst ook doorwerkt in andere sleutels.

165. De zienswijzen van gebruikers dat de S-NEN 2580 norm als zodanig niet algemeen kenbaar is gemaakt acht de Raad voor zover gebruikers daarmee bedoelen dat Schiphol de norm niet

⁶⁵ Ten aanzien van de drie voorbeelden van het eventueel onnodig omlopen van passagiers heeft de Raad in geen van de drie genoemde situaties geconstateerd dat er hier sprake was van een situatie dat passagiers aantoonbaar langere *doorgaande loopafstanden* naar het vliegtuig moeten afleggen als *gevolg van de uitoefening van de commerciële activiteiten* binnen de gemeenschappelijk gebruikte delen van het gebouw. Dit geldt ook voor de situatie waarin zou moeten worden omgelopen via het plein in lounge 1. Het omlopen daar is niet bedoeld om passanten langs de winkels te laten lopen maar om te voorkomen dat congestie zou ontstaan als gevolg van elkaar kruisende passagiersstromen tussen het Schengen-gebied en het niet Schengen-gebied. Het omlopen heeft aldus een logistieke en geen commerciële reden. Dit nog onverlet de overweging dat als er hier in deze drie situaties al sprake van zou zijn, dit niet afdoet aan het totaalbeeld van de luchthaven op dit punt. Voor de toiletten geldt dat Schiphol hier al een weging gemaakt heeft door de toiletgroepen op de tweede verdieping uitsluitend aan de niet-luchtvaartactiviteiten toe te rekenen hoewel deze ook door luchtvaartpassagiers worden gebruikt. Voor het gebruik van display ruimten door winkels- en terrassen buiten de extra strekkende vierkante meters geldt dat er andere situaties zijn waarin de extra strekkende meter in het geheel niet door de winkels wordt gebruikt omdat de winkels een volledige open pui hebben die volledig vrij is gemaakt voor de inloop van passagiers. Voor deze situaties geldt dat extra verfijningen geen (significante) verschillen in het totaalbeeld van deze deelsleutels opleveren.

bekend heeft gemaakt, niet gegrond. De norm is als zodanig beschreven in het toerekeningssysteem.⁶⁶ Dat neemt niet weg dat de beschrijving door Schiphol gehanteerde normen naar het oordeel van de Raad om bovengenoemde redenen op een aantal specifieke punten aanscherping behoeft. Deze punten worden in het hiernavolgende besproken en zijn opgekomen naar aanleiding van de zienswijzen van gebruikers.

166. De Raad heeft Schiphol om de volgende punten om verduidelijking gevraagd: 1) Nader verduidelijken welke kosten van de gebouwdelen conform de vierkante meter verdeelsleutel als gemeenschappelijke kosten worden toegerekend. 2) verduidelijken dat de kosten van planten in gebouwen evenals die van kunsttuingen naar rato van het vierkante meter beslag tussen luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten in het desbetreffende gebouw worden toegerekend, 3) verduidelijken dat de kosten van de gemeenschappelijke (witte) ruimten automatisch worden gecorrigeerd voor de passantentellingen in het centrale deel van Schiphol Plaza, 4) beschrijven dat de ruimten voor expeditie niet aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend, 5) expliciet maken dat de kosten van het aanbrengen en schoonmaken van reclame-uitingen niet aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend⁶⁷, 6) bij de vierkante meter toerekening van uitrolbare winkels aan niet-luchtvaartactiviteiten in het toerekeningssysteem uit te gaan van de omvang van de winkels in uitgerolde toestand en dit principe als zodanig te expliciteren in het toerekeningssysteem, 7) verduidelijken dat het bij gesloten puien om blinde wanden gaat en 8) verduidelijken dat kosten in relatie tot leegstaande commerciële ruimten niet aan de luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Nu Schiphol op al deze punten de nodige duidelijkheid in het toerekeningssysteem heeft verstrekt, ziet de Raad geen aanleiding om goedkeuring van het toerekeningssysteem op dit punt te onthouden.

8.11 Toerekening (allocatie) kosten OU consumers (algemeen)

8.11.1 Zienswijzen gebruikers

167. In bijlage 4 wordt een aantal allocatie sleutels per kostenplaats onderscheiden. Volgens het toerekeningssysteem hebben alleen de sleutels a8 en a9 effect op de toerekening van kosten en opbrengsten naar de luchtvaartactiviteiten. Dit is volgens gebruikers onjuist. Ook de activiteiten onder a3, a4, a6 en a7 hebben volgens hen betrekking op de luchtvaartactiviteiten en dienen in het toerekeningssysteem meegenomen te worden.

8.11.2 Beoordeling door de Raad

⁶⁶ Ten aanzien van de waarde van het meetcertificaat is dat door het Bureau Bouwcoördinatie Nederland (BBN) voor de toepassing van de verdeelsleutels van deze norm is afgegeven geldt dat dit een certificaat is waarin is verklaard dat Schiphol haar norm op een bepaald moment in het verleden heeft gehanteerd. Dit gegeven staat verder los van de vraag of de principes in het toerekeningssysteem aan de wettelijke vereisten voldoen.

⁶⁷ Aanpassing is gemaakt bij doorbelastingssleutel d18 OU aviation.

168. Het betreft de verdeelsleutels genoemd op de inleidende pagina van paragraaf 4.2 in het toerekeningssysteem. De zienswijzen van gebruikers zijn juist met betrekking tot verdeelsleutel a4 (toerekening Privium), in zoverre dat deze van invloed is op het kosten- en opbrengstenniveau van de luchtvaartactiviteiten. Deze verdeelsleutel is overigens wel in het toerekeningssysteem uitgewerkt, de verdeelsleutel is alleen niet genoemd in de opsomming onder aan de inleidende pagina in paragraaf 4.2. Schiphol heeft dit aldus verduidelijkt in het toerekeningssysteem. Nu Schiphol het toerekeningssysteem dienaangaande voldoende heeft aangepast ziet de Raad geen reden om Schiphol goedkeuring op dit punt te onthouden.

169. Ten aanzien van de andere verdeelsleutels (a3, a6 en a7) zij verwezen naar hoofdstuk 5 van het toerekeningssysteem waarin door Schiphol is vermeld dat het toerekeningssysteem betrekking heeft op de toerekeningrelaties tussen luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten en tussen luchtvaartactiviteiten onderling. Nu deze verdeelsleutels niet in het toerekeningssysteem zijn uitgewerkt, worden zij door de Raad aldus geacht niet tot deze toerekeningsrelaties en aldus tot het toerekeningssysteem in de zin van de Wet luchtvaart te horen. Schiphol hoeft deze sleutels ook niet te publiceren. De Raad ziet verder geen aanleiding om te concluderen dat deze verdeelsleutels betrekking zouden hebben op luchtvaartactiviteiten.⁶⁸ De Raad acht de zienswijzen van gebruikers op dit punt niet gegrond.

8.12 Toerekening kosten beheer en onderhoud website (allocatiesleutel a9 OU consumers)

8.12.1 Zienswijzen gebruikers

170. Aangegeven wordt dat de activa van E-products investeringen in ICT-systemen betreffen. De allocatiesleutel voor toerekening aan de luchtvaartactiviteiten is gebaseerd op het aantal bezoekers per onderdeel van de site. Deze verdeelsleutel is zo gekozen dat de luchtvaartactiviteiten op basis van het bezoekersaantal de meeste kosten van de site krijgen toegerekend, ondanks het feit dat de bijdrage van de luchtvaartactiviteiten aan de kosten van de site volgens gebruikers zeer laag zijn. Site-onderdelen als SRE, die volgens hen aanmerkelijk kostbaarder zijn dan het doorgelinkte tijdschema van aankomst- en vertrektijden, worden daardoor in de toerekening ontzien. Immers, de meeste bezoekers zullen volgens gebruikers enkel en alleen geïnteresseerd zijn in de actuele aankomst- en vertrektijden.

8.12.2 Beoordeling door de Raad

171. De Raad acht de bezoekersaantallen per pagina een goede maatstaf voor het gebruik van de website *www.schiphol.nl*, waarop de te verdelen beheer- en onderhoudskosten in deze verdeelsleutel betrekking heeft. Een directere toerekening van de kosten per onderdeel van de site is op grond van de huidige inrichting van de administratie niet mogelijk, omdat Schiphol de kosten van onderhoud en beheer niet per onderdeel van de website registreert. Dit is aangegeven

⁶⁸ Voor zover de afdelingen onder de bij deze verdeelsleutels genoemde PMC's intern diensten leveren aan de luchtvaartafdelingen of vice versa is dat beschreven in het toerekeningssysteem.

in het toerekeningssysteem. De Raad ziet op grond van de stelling dat de bijdrage van de luchtvaartactiviteiten aan de kosten zeer laag zou zijn en de andere site-onderdelen aanmerkelijk kostbaarder zouden zijn ook geen aanleiding om Schiphol - voor zover dat mogelijk is - om een nadere verbijzondering van de kosten te vragen. De content voor de luchtvaartactiviteiten geeft onder andere actuele informatie over vluchten, hetgeen betekent dat deze content voortdurend vernieuwd wordt. De andere content, zoals die van SRE betreft relatief vaste inhoud, die (veel) minder frequent wordt vernieuwd. De luchtvaartcontent omvat bovendien een groot aantal pagina's die een onderdeel zijn van de website schiphol.nl zelf en omvat daarbij andere luchtvaartinformatie dan alleen actuele aankomst- en vertrektijden.⁶⁹ De Raad acht de zienswijzen van gebruikers niet gegrond.

8.13 Allocatiesleutel OU ICT (bijlage 4)

8.13.1 Zienswijzen gebruikers

172. Teveel kosten van ICT-hardware van de Schiphol Group worden volgens gebruikers toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten, hetgeen zich niet verhoudt tot 40% van de omzet van Schiphol Group die afkomstig is van niet-luchtvaartactiviteiten. De verdeelsleutel is volgens gebruikers gebaseerd op de RAB voor de luchtvaartactiviteiten. Aangezien deze volgens hen relatief veel en relatief dure activa omvat zijn de op deze grondslag toegerekende kosten voor ICT-hardware ongerechtvaardigd hoog.

8.13.2 Beoordeling door de Raad

173. De verdeelsleutel van de ICT-activa is niet gebaseerd op de RAB van de luchtvaartactiviteiten. De door middel van de ICT-verdeelsleutel te verdelen activa (hardware) worden onderscheiden in specifieke en de generieke activa. De toerekening van specifieke activa aan de verschillende PMC's geschiedt op basis van gebruik van de PMC's van de betreffende activa. Indien het activum generiek door alle PMC's wordt gebruikt dan worden zowel de afschrijvingskosten als de waarde van de activa gealloceerd volgens de "algemene Staven sleutel". Deze sleutel is alleen gebaseerd op de verdeling van de kosten van Schiphol als geheel en niet op de verdeling van de activawaarde van Schiphol als geheel. Gezien de aard van deze hardware (niet ten behoeve van specifieke gebruikers) is de allocatie billijk te achten en mede omdat het een allocatie op basis van kosten betreft in overeenstemming met artikel 8 10^e lid, sub b van het Besluit.⁷⁰ Ook de toerekening van specifieke activa geschiedt volgens bedrijfseconomisch aanvaardbare principes.

⁶⁹ Zie www.schiphol.nl. Andere luchtvaartinformatie naast vluchtinformatie betreft onder meer informatie over veiligheidsregels over bagage, maximumbagagegewichten, informatie over controles en veiligheid, inchecken en plattegronden. Het luchtvaartgedeelte van de site biedt verder extra communicatiemogelijkheden mogelijkheid tot het geven van vluchtinformatie per e-mail of per sms.

⁷⁰ Dit artikel bepaalt dat kosten die niet rechtstreeks of zoveel mogelijk rechtstreeks kunnen worden toegerekend aan een bepaalde activiteit, proportioneel worden toegerekend op grond van het aandeel van de kosten van de luchtvaartactiviteiten in de totale kosten.

De Raad acht de zienswijzen van gebruikers in zoverre niet gegrond. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers echter in zoverre gegrond dat uit de beschrijving in het toerekeningssysteem niet geheel duidelijk is of er wel of niet wordt toegerekend via een verdeelsleutel op basis van activawaarde. Nu Schiphol in het toerekeningssysteem verduidelijkt heeft dat er wordt verdeeld op basis van kosten, ziet de Raad geen reden om goedkeuring te onthouden.

8.14 Toerekening kosten van opslag en verloren voorwerpen (allocatiesleutel a1, dochters/ deelnemingen aviation)

8.14.1 Zienswijzen gebruikers

174. De kosten voor specifieke Schiphol diensten ten behoeve van opslag en verloren voorwerpen betreffen volgens gebruikers niet uitsluitend de luchtvaartactiviteiten. Het winkelend publiek verliest volgens hen ook zaken, bagagekarren worden ook door enkel parkeerders gebruikt en de bagage lockers zijn een louter commerciële activiteit. De kosten van deze diensten en activa worden volgens gebruikers ten onrechte geheel aan de luchtvaartactiviteiten toegerekend.

175. Het is volgens gebruikers niet duidelijk waarom de beveiligingstaken van deze afdeling niet tevens aan de PMC's consumers, parkeren en dergelijke worden doorbelast in plaats van alleen aan de luchtvaartactiviteiten.

8.14.2 Beoordeling door de Raad

176. Deze afdeling levert faciliteiten voor op Schiphol aanwezige personen in hun rol als passagier. Ten aanzien van de activa en/ of diensten genoemd in randnummer 174 geldt dat alle kosten in de luchtvaarttarieven worden doorberekend met uitzondering van de kosten van de bagagekluisen.

177. Ten aanzien van het concreet genoemde voorbeeld van Lost and Found geldt dat deze is gekoppeld aan de functie van Schiphol als stationsgebouw voor de luchtvaart. Voorwerpen worden verloren in een verplaatsingsproces. De winkelfunctie profiteert hiervan niet mee, anders dan overwogen bij het verschaffen van commerciële informatie via de inlichtingenbalies van de afdeling Passenger Services.⁷¹ Als analogie geldt dat het niet gangbaar is dat een winkelcentrum een afdeling Lost and Found heeft en een groot NS-station dat wel heeft. Op grond hiervan acht de Raad het billijk Schiphol niet in overweging te geven om de kosten van deze afdeling op dit punt nader te verbijzonderen. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers in deze niet gegrond.

178. Shoppers dienen om passagiers hun handbagage in het deel van de terminal achter de douane naar het vliegtuig te laten vervoeren. Voor zover de shoppers worden gebruikt voor het vervoer van in winkels achter de douane aangekochte goederen geldt dat deze goederen ook handbagage

⁷¹ Zie hiervoor de beoordeling van allocatiesleutel a1h OU aviation.

zijn, die vervolgens naar het vliegtuig worden vervoerd. Voor bagagekarren geldt ook dat deze dienen voor het vervoer van bagage, en wel naar de incheckbalie. Voor zover het zou gaan om het gebruik van bagagekarren door enkel parkeerders kan de Raad zich evenmin voorstellen waarom dit daaraan niet zou moeten worden toegerekend.⁷² Dit nog daargelaten de vraag of en hoe dit medegebruik meetbaar of te schatten zou zijn. De Raad acht het aldus terecht dat Schiphol de kosten voor deze activa volledig toerekent als kosten voor de afhandeling van passagiers en hun bagage als bedoeld in artikel 2 van het Besluit. De Raad acht deze zienswijzen van gebruikers niet gegrond.

179. Ten aanzien van bagagekluisen geldt dat de kosten hiervan niet aan de luchtvaartmaatschappijen worden doorgerekend. Schiphol heeft in het toerekeningssysteem verduidelijkt dat deze kostendekkend worden geëxploiteerd. Personen in het luchthavengebouw die een kluis gebruiken moeten daarvoor apart betalen, zoals dat bijvoorbeeld ook op een NS-station het geval is. Het positieve exploitatiesaldo komt ten goede aan luchtvaartactiviteiten. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers gegrond voor zover het toerekeningssysteem hierover onvoldoende duidelijkheid verschaft. Nu Schiphol het toerekeningssysteem dienaangaande heeft verduidelijkt ziet de Raad geen reden om Schiphol op dit punt goedkeuring te onthouden.

180. Voor wat betreft de beveiligingstaken geldt het volgende. Schiphol heeft aangegeven dat voor zover Schiphol Dienstverlening B.V. taken uitvoert ten behoeve van de afdeling Security, de kosten worden doorbelast aan Security (zie doorbelastingsleutel d2 deelnemingen OU aviation). Indien vervolgens sprake is van gedeeld gebruik van Security activiteiten (beveiliging publiek toegankelijke ruimten), dan vindt een gedeelde toerekening plaats (zie doorbelastingsleutel d17 OU aviation). Dit alles bleek al uit het toerekeningssysteem en Schiphol heeft dit nog eens verder verduidelijkt. Er vindt dus geen 100% toerekening plaats aan luchtvaartactiviteiten, maar ook aan andere afnemers van beveiligingsdiensten. De Raad acht deze zienswijzen niet gegrond.

8.15 Toerekening verzekeringskosten (a4, OU staven)

8.15.1 Zienswijzen gebruikers

181. Gebruikers geven aan dat niet duidelijk is waarom deze verdeelsleutel met ingang van 1 januari 2007 is gewijzigd is en wat onder het in deze verdeelsleutel gehanteerde begrip 'object' dient te worden verstaan. Voorts missen gebruikers een allocatiesleutel voor terrorismedekking.

8.15.2 Beoordeling door de Raad

⁷² Het ligt niet voor de hand om andere redenen te bedenken voor het gebruik van de bagagekarren dan voor luchtvaartactiviteiten. Zo worden bagagekarren gebruikt voor parkeerders die passagiers afhalen of wegbrengen. De Raad acht het wegbrengen en afhalen van passagiers onlosmakelijk verbonden met het gebruik van het terminalcomplex als stationsgebouw voor de luchtvaart.

182. Voor wat betreft de verandering per 1 januari 2007 geldt dat de toetsing van het toerekeningssysteem zich richt op de inhoud van het goed te keuren systeem, niet op de achtergronden van veranderingen ten opzichte van het verleden. De achtergronden zijn overigens uitvoerig toegelicht in par. 5.3.5 van het toerekeningssysteem. Uit de beschrijving van de verdeelsleutel wordt verder voldoende duidelijk wat onder een "object" dient te worden verstaan. Object is bovendien een gebruikelijk begrip in verband met verzekeringen, een misverstand daarover is niet aannemelijk. De allocatiesleutel van terrorismedekking is genoemd bij deze verdeelsleutel. De Raad acht de zienswijzen van gebruikers niet gegrond.

III VEREISTE VAN MARKTCONFORMITEIT

9.1 Vaststelling vermogenskostenvoet

9.1.1 Zienswijzen gebruikers

183. In hoofdstuk 9 van het toerekeningssysteem is aangegeven dat een vergelijking is gemaakt met vijf luchthavens. De keuze voor deze luchthavens wordt volgens gebruikers niet onderbouwd. Het wordt volgens hen niet duidelijk waarom bijvoorbeeld geen vergelijking is gemaakt met Londen Heathrow, München, Madrid of Barcelona. De gemaakte keuze zal volgens gebruikers nader onderbouwd moeten worden, voordat het toerekeningssysteem kan worden goedgekeurd.

9.1.2 Beoordeling door de Raad

184. De keuze van Schiphol om zich te beperken tot de luchthavens als genoemd in hoofdstuk 9 van het toerekeningssysteem is nader toegelicht in randnummer 112 van het ontwerp-besluit.⁷³ Ten overvloede zij vermeld dat deze keuze voortvloeit uit omstandigheden en de regelgeving in het Besluit. De keuze is voor Schiphol in algemene zin sterk begrensd door het beperkte aantal luchthavens binnen de Europese Unie dat op moment van dit besluit beursgenoteerd is. De vraag welke luchthavens in de Europese Unie beursgenoteerd zijn en welke niet mag binnen de sector als algemeen bekend worden verondersteld of kan eenvoudig worden nagegaan. Schiphol zelf doet uitsluitend mee in de vergelijkingsgroep indien zij beursgenoteerd is. Ook dit laatste vloeit voort uit de omstandigheden en de regelgeving in het Besluit.⁷⁴ De Raad verklaart de zienswijzen van gebruikers op dit punt niet gegrond.

EINDE ZIENSWIJZEN GEBRUIKERS EN BEOORDELING DOOR DE RAAD

⁷³ “Ten aanzien van de samenstelling van de vergelijkingsgroep doet zich de omstandigheid voor dat Schiphol conform de regels in het Besluit een zo groot mogelijk aantal (minimaal vier) zo veel mogelijk representatieve beursgenoteerde luchthavens in de vergelijkingsgroep moet opnemen die zijn gesitueerd in de EU. Tijdens de toetsing bleek dat op dit moment slechts vier beursgenoteerde luchthavens binnen de EU voorhanden zijn. Schiphol heeft deze vier luchthavens in de vergelijkingsgroep opgenomen, waardoor zij aan de minimumeis van vier luchthavens voldoet.”

⁷⁴ Zie voor de regelgeving in het Besluit inzake de vaststelling van de vermogenskostenvoet onderdeel C van de bijlage bij artikel 13 van het Besluit.

Bijlage II bij besluit met kenmerk 200057/ 149.BT37

WIJZIGINGEN OP VERZOEK VAN SCHIPHOL EN OP VERZOEK VAN DE RAAD

1. Door Schiphol is aan de Raad gevraagd om een aantal wijzigingen binnen het toerekeningssysteem door te voeren. Deze wijzigingen zijn volgens Schiphol het gevolg van actuele ontwikkelingen als gevolg waarvan een aantal details in de beschrijving achterhaald is. Uitgangspunten voor de goedkeuring van deze nu doorgevoerde wijzigingen door de Raad zijn:
 - a. De wijzigingen moeten passen binnen de toegepaste principes van het toerekeningssysteem van Schiphol d.d. 20 december 2006 en binnen het kader van de Wet luchtvaart;
 - b. De wijzigingen moeten zijn ingegeven door actuele ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan ná de indiening van het toerekeningssysteem door Schiphol d.d. 20 december 2006 of door een kennelijke vergissing in de beschrijving.
 - c. Deze wijzigingen mogen geen nadeel opleveren voor de gebruikers.

2. Door Schiphol zijn uitsluitend de volgende door de Raad goedgekeurde wijzigingen doorgevoerd:
 - a. Aan algemene tekst hoofdstuk 4 onder de BA Consumers wordt toegevoegd: “De PMC Retail Operations omvat het exploiteren van groot- en detailhandel van consumentenproducten op nationale en internationale luchthavens.”
 - b. Aan de algemene tekst hoofdstuk 4 onder de BA Alliances & Participations worden de volgende wijzigingen ingevoerd: de PMC Binnenlandse deelnemingen wordt PMC Regionale Luchthavens. Overal in de tekst zal deze naam de oude vervangen. Voorts wordt toegevoegd: “Tot de PMC Overige deelnemingen behoren de overige deelnemingen welke niet onder de regionale luchthavens of buitenlandse deelnemingen vallen. Dit betreft onder andere Dartagnan Bv, Schiphol Telematics BV en Schiphol Area Development Company NV.”
 - c. Bijlage 4 Allocatiesleutel a4 OU Staven Verzekeringskosten in de tabel wordt gewijzigd: Kostenplaats 10246 wordt vervangen door “10245”
 - d. Bijlage 4 Allocatiesleutel a5 OU Staven + OU Concern: onder het kopje kostenplaatsen wordt gewijzigd: 10341 t/m 10346 wordt vervangen door “10341 t/m 10344 en 10346”.
 - e. Bijlage 4 Allocatiesleutel a5 OU Staven + OU Concern onder het kopje “bedrijfseconomische grondslag voor allocatie” wordt onderaan toegevoegd: “Op kostenplaats 90001 van OU Concern worden enkele specifieke kostenposten verantwoord, waarbij wel (in tegenstelling tot het hiervoor beschrevene) eenduidig kan worden vastgesteld in hoeverre er sprake is van daadwerkelijk gebruik voor de verschillende PMC's. Dit betreft ongerealiseerde waardeveranderingen en afschrijvingskosten op vastgoed en een budgettaire targetstelling op concernniveau. Deze kostenposten worden in het geheel niet toegerekend aan Luchtvaartactiviteiten.”

3. Naar aanleiding van het ingediende toerekeningssysteem van 20 december 2006 is door de Raad aan Schiphol verzocht om nog enkele tekstuele aanpassingen te maken. Deze aanpassingen passen binnen het kader van de Wet luchtvaart en binnen de principes van het

toerekeningssysteem d.d. 20 december 2006 en gelden ter verduidelijking van de beschrijving en om aldus misverstanden te voorkomen. De door NMa gevraagde en door Schiphol aangebrachte aanpassingen luiden als volgt:

- a. Bijlage 3 Doorbelasting d2b OU aviation: de tekst onder kopje bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten wordt als volgt gewijzigd: "Gebaseerd op werkelijke kosten (zoals kosten van arbeid, verbruikte materialen, afschrijvingen én vermogenskosten over productiemiddelen etc.) plus opslag voor overhead van..." wordt vervangen door: "Integrale kostprijs: directe kosten (zoals kosten van arbeid, verbruikte materialen, afschrijvingen én vermogenskosten over productiemiddelen etc.) plus opslag voor overhead van..."
- b. Bijlage 3 Doorbelasting d17 OU aviation: de tekst onder kopje bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten laatste alinea wordt als volgt gewijzigd: "Kosten = Directe kosten (inhuur van manuren, geen sprake van inzet van activa) plus een opslag..." wordt vervangen door: "Doorbelasting = Integrale kostprijs: directe kosten (inhuur van manuren, geen sprake van inzet van activa) plus een opslag..."
- c. Bijlage 4 Allocatiesleutel a7b Ou aviation: achter de zin "... zou moeten worden betaald." wordt de volgende zin toegevoegd: "Het begrote kwaliteitsniveau is basis voor het te hanteren tarief."

EINDE WIJZIGINGEN OP VERZOEK VAN SCHIPHOL EN OP VERZOEK VAN DE RAAD