

30 juni 2021

Aangepast n.a.v. uitspraak CbB van 9 januari 2024 (ECLI:NL:CBB:2024:7)

**Toerekeningsysteem
luchtvaartactiviteiten
Royal Schiphol Group
op luchthaven Schiphol**

Geldig vanaf 1 januari 2022 voor
een periode van 3 jaar

Beschrijving Toerekeningssysteem voor kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten
Versie na goedkeuring door de Autoriteit Consument & Markt

Schiphol, 30 juni 2021 / *Aangepast n.a.v. uitspraak CBb van 9 januari 2024. Zie doorhalingen en de bij doorhalingen toegevoegde blauwe tekst.*

Inhoudsopgave

Voorwoord	4
1 Inleiding	7
2 Wettelijk kader	9
2.1 Algemeen	9
2.2 Beginselen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit	10
2.3 Toerekeningsregels in artikel 29 Besluit exploitatie luchthaven Schiphol	10
3 Destination en Vision 2050	12
4 Organisatie en financiële verantwoordingsstructuur	14
5 Toerekeningssysteem	17
5.1 Toerekeningsmethodiek	17
5.2 Totstandkoming financiële informatie	28
5.3 Uitwerking toerekening belangrijkste gedeelde kosten	57
5.4 Uitwerking toerekening opbrengsten	70
5.5 Conformiteit Wet luchtvaart	71
6 Financieel administratieve organisatie	73
6.1 Algemene grondslagen	73
6.2 Specifieke grondslagen	74
6.3 Administratiesystemen	79
6.4 Planning & Control cyclus	79
7 Beheerorganisatie	86
7.1 Verantwoordelijkheid van de lijnorganisatie	86
7.2 Borging van de werking van het Toerekeningssysteem	86
7.3 Toezicht door externe accountant	88
8 Vaststelling vermogenskostenvoet (WACC)	91
8.1 Methode van vaststelling WACC-parameters	91
8.2 Procedure van vaststelling van de WACC	94
8.3 Bouwrente	94
9 Mogelijkheid tot tussentijdse wijzigingen in het Toerekeningssysteem	95
9.1 Inleiding	95
9.2 Algemene voorwaarden	95
9.3 Specifieke voorwaarden	96

Voorwoord

In de Wet luchtvaart, inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol en het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017 (Bels) is onder andere de economische regulering van de luchtvaartactiviteiten opgenomen. In artikel 8.25g van de Wet luchtvaart is beschreven dat de exploitant een Toerekeningssysteem voor kosten en opbrengsten voor de luchtvaartactiviteiten moet opstellen en dit ter goedkeuring moet voorleggen aan de Autoriteit Consument & Markt (ACM).

Op grond van artikel 31 van het Bels verleent de ACM, na inwerkingtreding van de artikelen 8.25d tot en met 8.25j van de wet, goedkeuring aan het Toerekeningssysteem voor ten hoogste zes jaar.

Royal Schiphol Group N.V.(RSG) heeft in maart 2021 voor de periode 2022 tot en met 2024 het Toerekeningssysteem ter goedkeuring voorgelegd aan de ACM.

RSG en ACM hebben ten aanzien van een aantal punten al langer een verschillende zienswijze over de toepassing van de wet- en regelgeving met betrekking tot de toerekenbaarheid van kosten aan luchtvaartactiviteiten. RSG heeft voor het nu voorliggende Toerekeningssysteem 2022-2024 om proceseconomische redenen besloten om zich voor die punten te conformeren aan de door de ACM voorgestane wijze van kostentoekening, ook al is zij het niets eens met de inhoudelijke motivering die daaraan ten grondslag is gelegd.

In het voorliggende Toerekeningssysteem 2022-2024 is de toerekening van deze punten ongewijzigd gelaten. In het kader van transparantie worden de bedoelde punten hieronder weergegeven, waarbij kort wordt beargumenteerd hoe de toerekening aan luchtvaartactiviteiten volgens RSG zou moeten plaatsvinden. RSG behoudt zich nadrukkelijk het recht voor om de kostentoekening ten aanzien van deze punten opnieuw ter discussie te stellen in het kader van een volgende procedure om goedkeuring te verkrijgen voor een Toerekeningssysteem, en tevens – in het geval RSG en de ACM onverhoopt niet tot een gedeeld standpunt komen over die punten – om deze ter toetsing voor te leggen aan de bestuursrechter.

- **Prijsvorming voor interne leveringen**

Naast luchtvaartactiviteiten, zoals gedefinieerd in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol artikel 2, onderneemt RSG ook een aantal niet-luchtvaartactiviteiten. Ten behoeve van de uitvoering van luchtvaartactiviteiten wordt een aantal diensten afgenomen van niet-luchtvaart onderdelen. In de situatie dat RSG alleen luchtvaartactiviteiten zou uitvoeren, dan werden deze diensten niet intern voortgebracht en moesten deze diensten worden afgenomen van een externe leverancier. RSG is van mening dat voor deze leveringen als tarief de actuele externe prijs dient te worden gehanteerd. RSG is van mening dat de hantering van de actuele externe prijs wordt ondersteund door de wet- en regelgeving. In de Nota van toelichting is tevens aangegeven dat ervan uit wordt gegaan 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 8.25g van de Wet luchtvaart.

In het Toerekeningssysteem zoals nu beschreven, wordt voor deze interne leveringen als tarief de historische kostprijs gehanteerd (d.m.v. marktprijs kostprijs correctie), waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de Weighted Average Cost of Capital (WACC) voor luchtvaartactiviteiten.

- **Toerekening van strategische gronden aan de Regulatory Asset Base (RAB).**

RSG heeft reeds diverse grondposities, gelegen rondom de luchthaven Schiphol, in eigendom. Tevens koopt RSG 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 RSG 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. RSG 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 RSG 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; RSG is daarom van mening dat voor het in strategische gronden geïnvesteerde vermogen een normale kapitaalsvergoeding in de tarieven moet worden opgenomen.

In het Toerekeningssysteem zoals hier beschreven vormen de strategische grondreserves geen onderdeel van de RAB en worden er dus 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 berekend voor de vijf daaraan voorafgaande jaren.

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

De planning van investeringen van RSG 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. RSG 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 Toerekeningssysteem zoals hier beschreven worden activa pas toegerekend aan de RAB vanaf het moment van ingebruikname van het actief voor luchtvaartactiviteiten.

- **Gemeenschappelijke Meldkamer Infrastructuur (GMI)**

Royal Schiphol Group heeft sinds de ingebruikname van GMI in 2009 tot en met het Toerekeningssysteem 2017-2018 de kosten van GMI steeds volledig toegerekend aan luchtvaartactiviteiten (PMC Security). De ACM heeft in dat verband vastgesteld dat GMI is aangelegd voor de beveiliging van de luchthaven (EU Verordening 300/2008) en er geen sprake is van medegebruik voor niet-luchtvaartactiviteiten (Besluit in zaak 104355 (2013)).

Vanaf het Toerekeningssysteem 2019-2021 heeft de ACM het standpunt ingenomen dat de kosten voor GMI niet langer volledig aan luchtvaartactiviteiten kunnen worden toegerekend, omdat sprake zou zijn van medegebruik. RSG blijft van mening dat de kosten van GMI volledig moeten worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten, omdat van medegebruik geen sprake is. RSG heeft op aanwijzing van de ACM de GMI camera's aan landzijde gedeeltelijk toegerekend aan niet-luchtvaartactiviteiten op basis van de algemene terminal sleutel.

Project Reset

De gevolgen van de COVID-19-pandemie voor RSG en voor de luchtvaartsector als geheel, zijn ongekend. Deze crisis dwingt RSG tot het aanpassen en verbeteren van de organisatie. Er is kritisch gekeken naar de investeringen en het verlagen van de operationele uitgaven. Daarnaast is gekeken hoe de organisatie aangepast en verbeterd kon worden. Dit alles is samengebracht in Project Reset. In de eerste fase is de structuur van de organisatie vereenvoudigd, onder meer door een aantal business area's en afdelingen samen te voegen. In de tweede fase

zijn de business area's en afdelingen verder vormgegeven. Vanaf 1 maart 2021 is de aangepaste organisatie van kracht geworden.

In dit Toerekeningssysteem 2022-2024 zijn de Project Reset aanpassingen verwerkt. Dit betreft wijzigingen die onderdeel zijn van de Adviesaanvraag zoals door de Directie van RSG in augustus 2020 (fase 1) en november 2020 (fase 2) aan de Ondernemingsraad is aangeboden en waar in december 2020 goedkeuring voor is ontvangen. Dit heeft geleid tot een aantal wijzigingen in het Hoofddocument en dan met name in paragraaf 5.1.5 waarin de beschrijving van de bedrijfsonderdelen is opgenomen, in de kostenplaatoverzichten (bijlage 2.1 tot en met 2.7) en de doorbelastingen (hoofdstuk 3) en allocaties (hoofdstuk 4).

Hieronder wordt een aantal belangrijke wijzigingen in het Toerekeningssysteem 2022-2024 als gevolg van Project Reset weergegeven.

- **Aviation**
Overhevelen activiteiten van het voormalige Market Development naar Airport Operations & Aviation Partnerships (Forecasting Analysis and Airline Cargo Partnerships) en naar Schiphol Commercial (Mobiële Persoonlijke assistentie, Customer Contact Center en Passenger Experience).
- **Non Aviation**
Integratie van de voormalige business area's Consumer Products & Services en Schiphol Real Estate BV tot Schiphol Commercial.
- **Staven**
 - Integratie van voormalige Corporate Development, Spatial Programme Development en Innovation tot Strategy & Airport Planning
 - Centralisatie van voormalig gedecentraliseerde finance functies en de Treasury afdeling onder een gecentraliseerde Finance organisatie
- **IT – PLuS**
 - Integratie van voormalige IT en Digital (was onderdeel van Corporate Staven) tot IT&Data
 - Carve out (verschuiving) van IT diensten van IT&Data naar SSE (Business Platform IT)
- **Samenvoeging PLuS en Capital Programme (met uitzondering van A-pier) tot Schiphol Projects**
Het voormalige PLuS en het Capital Programme (CAP) zijn samen in één geïntegreerde project delivery afdeling Schiphol Projects geheten ondergebracht.

Dit document dient als beschrijving van het Toerekeningssysteem en is ten behoeve van de benodigde goedkeuring voorgelegd aan en goedgekeurd door de ACM. Het document bestaat uit de volgende twee onderdelen:

1. Beschrijving Toerekeningssysteem 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 detailoverzichten.

Binnen de directie van RSG valt het Toerekeningssysteem onder de verantwoordelijkheid van de CFO, R.J. Carsouw. Hij wordt daarbij geassisteerd door de contactpersonen:

M.A. Brink	(Sr Manager Aviation Navigator)
P. Luske	(Manager Pricing & Regulatory Affairs)

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

1 Inleiding

Dit document beschrijft op welke wijze kosten (waaronder materiële vaste activa) en opbrengsten van RSG worden toegerekend aan de verschillende bedrijfsactiviteiten. Deze toerekening geldt vanaf 1 januari 2022. Bij de beschrijving ligt de nadruk op de luchtvaartactiviteiten, zoals deze zijn gedefinieerd in artikel 2 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol¹. Artikel 8.25 g van de Wet luchtvaart vereist de vaststelling van een Toerekeningssysteem voor de kosten en opbrengsten van deze luchtvaartactiviteiten. Voor deze luchtvaartactiviteiten dient een gescheiden administratie te worden gevoerd binnen de boekhouding en dient jaarlijks een afzonderlijke financiële verantwoording te worden opgeleverd.

In de financiële verantwoording van RSG wordt onderscheid gemaakt naar een drietal Business Areas: Aviation, Schiphol Commercial en Alliances & Participations. In het kader van de voor externe verslaggeving vereiste verstrekking van segmentinformatie, rapporteert RSG ook in haar Jaarverslag en specifiek in de Jaarrekening over deze drie Business Area's. 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 International Financial Reporting Standards (IFRS) en de Burgerlijk Wetboek (BW) 2 titel 9) is niet exact gelijk aan de informatie over luchtvaartactiviteiten conform de Wet luchtvaart. Hoofdstuk 5 van dit document licht toe op welke wijze Aviation informatie ten behoeve van het Jaarverslag tot de informatie over luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten wordt aangepast ten behoeve van de Wet luchtvaart.

RSG 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 IFRS
- Informatie benodigd voor de vaststelling van de tarieven voor luchtvaartactiviteiten en de verantwoording hierover

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

De ontwikkeling van de toerekeningssystematiek heeft sinds 1998 niet stil gestaan. Op hoofdlijnen heeft het Toerekeningssysteem zijn oorspronkelijke vorm behouden. Echter, door de jaren heen zijn de gehanteerde methodiek en principes aanzienlijk verfijnd, gericht op verbetering van de toerekening.

Ten opzichte van de voorgaande versie is in het Toerekeningssysteem vanaf 2022 een aantal wijzigingen aangebracht. Deze wijzigingen zijn grotendeels het gevolg van wijzigingen in de organisatie van RSG. Op enkele punten is de toerekening van specifieke activiteiten aangepast.

¹ Daar waar in dit document Besluit exploitatie luchthaven Schiphol wordt genoemd, wordt het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017 bedoeld (ook wel afgekort met Bels).

De directie van RSG 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 RSG-planning en control procedures zoals: Strategische Planning, Business plan, budgettering, jaarverwachting [inschatting elk kwartaal van resultaat lopend jaar], maandrapportages et cetera. Verder hanteert RSG-procedures om het nut en de noodzaak van investeringen te toetsen om zodoende een bedrijfseconomisch afgewogen investeringskeuze te maken.

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

In hoofdstuk 2 wordt allereerst een uiteenzetting gegeven van het wettelijk 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 verantwoordingsstructuur van RSG Het Toerekeningssysteem wordt beschreven in hoofdstuk 5. Daarbij wordt ingegaan op de gehanteerde methodiek en principes én de toerekening van de belangrijkste gedeelde kosten.

In hoofdstuk 6 en 7 wordt de verwerking in de administratieve systemen en de beheerorganisatie van het Toerekeningssysteem beschreven. In hoofdstuk 8 wordt uitleg gegeven over de vaststelling van de vermogenskosten.

Wijze en frequentie van meten

- Indien in de beschrijving de "tariefperiode" is opgenomen wordt voor dit Toerekeningssysteem de kalenderjaren 2022, 2023, 2024 bedoeld.
- Indien in de beschrijving de periode "2 jaar voorafgaand aan de tariefperiode" is opgenomen wordt voor dit Toerekeningssysteem het kalenderjaar 2020 bedoeld.
- Indien in de beschrijving de periode "het jaar voorafgaand aan de tariefperiode" is opgenomen wordt voor dit Toerekeningssysteem het kalenderjaar 2021 bedoeld.

Disclaimer basisjaren

In het Toerekeningssysteem 2022-2024 wordt bij diverse doorbelastingen en allocaties bij de wijze en frequentie van meten consultatie verwezen naar één of twee jaar voorafgaand aan de start van de tariefperiode. Voor het Toerekeningssysteem 2022-2024 betekent dit kalenderjaar 2021 respectievelijk 2020. Indien bij het opstellen van het consultatiebudget voor de jaren 2022-2024 als gevolg van COVID het genoemde referentiejaar voor een specifieke doorbelasting of allocatie niet als representatief kan worden beschouwd door bijvoorbeeld veel lager verkeer en vervoer in 2020, dan zal in afwijking van de beschrijving gekozen worden voor het best passende alternatief. Dit kan bijvoorbeeld zijn: drie jaar voorafgaand aan de tariefperiode (2019). Daar waar afgeweken wordt van de beschrijving, zal dit bij de consultatie 2022-2024 nader worden toegelicht in het IATA template. Daar waar een mogelijke afwijking van het referentiejaar in de beschrijving van het Toerekeningssysteem aan de orde is, wordt in een voetnoot bij de betreffende doorbelasting of allocatie verwezen naar deze disclaimer omtrent basisjaren.

Gedurende de periode waarvoor de ACM goedkeuring heeft verleend aan het Toerekeningssysteem kunnen wijzigingen optreden in de organisatie van RSG Hoofdstuk 9 bevat daarvoor een beschrijving van de voorwaarden waaronder het mogelijk is om tussentijdse wijzigingen aan te brengen in het Toerekeningssysteem, zonder dat de procedure van artikel 8.25g van de Wet luchtvaart moet worden doorlopen.

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

2 Wettelijk kader

2.1 Algemeen

RSG 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 RSG (art 8.25 lid 1). RSG 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:

1. De luchtvaartactiviteiten betreffen de activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van:
 - a. het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, waaronder in ieder geval het gebruik door luchtvaartuigen van taxi-, start- en landingsbanen en platforms;
 - b. het parkeren van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van parkeerfaciliteiten op de luchthaven;
 - c. de afhandeling van passagiers van luchtvaartuigen en hun bagage, alsmede van vracht, in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen waaronder in ieder geval:
 - 1°. het gebruik van de passagiersterminals; en
 - 2°. het gebruik van de voorrijwegen;
 - d. de uitvoering van de beveiliging van de burgerluchtvaart, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole.
2. Tot de in artikel 8.25dd, tweede lid, van de wet bedoelde overige activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten behoren:
 - a. de verlening van een concessie voor brandstoflevering aan luchtvaartuigen;
 - b. utiliteitsdiensten;
 - c. werkzaamheden door of vanwege de exploitant van de luchthaven die ten laste worden gebracht van luchtvaartactiviteiten en die in rekening worden gebracht aan derden; en
 - d. de verstrekking van autorisaties voor beveiligd gebied 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 Toerekeningssysteem vast te stellen. Voor dit Toerekeningssysteem zijn nadere regels en beginselen vastgelegd, welke in de volgende paragrafen worden beschreven. Het Toerekeningssysteem dient ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de ACM. Vervolgens dient het Toerekeningssysteem te worden gehanteerd als basis voor het vaststellen van de driejaarlijkse 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 Toerekeningssysteem 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.

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 29, lid 8. Uit de eis van marktconformiteit vloeit ook voort dat (netto) opbrengsten uit activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten, als opbrengsten gelden (artikel 29, lid 13).

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 Toerekeningsregels in artikel 29 Besluit exploitatie luchthaven Schiphol

In artikel 29 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol is vastgelegd wat de praktische uitwerking is met betrekking tot het Toerekeningssysteem van de luchthaven van de hiervoor beschreven beginselen. De bepalingen van artikel 29 zijn als volgt:

1. De operationele kosten en de kosten van de productiemiddelen, voor zover deze worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten, worden bepaald en toegerekend overeenkomstig aanvaardbare bedrijfseconomische principes.
2. De jaarlijkse 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 uitsluitend 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 de in het Toerekeningssysteem opgenomen verdeelsleutels, die zijn gebaseerd op het daadwerkelijk gebruik van die productiemiddelen voor de luchtvaartactiviteiten.
3. Het Toerekeningssysteem bevat de principes op grond waarvan wordt vastgesteld in welke mate productiemiddelen worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten.
4. 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 worden toegedeeld.
5. Materiële vaste activa worden pas aangewend voor luchtvaartactiviteiten na het moment van ingebruikneming voor dat doel.
6. Goodwill wordt niet begrepen onder materiële vaste activa als bedoeld in het vierde lid.
7. De materiële vaste activa, die deels voor de luchtvaartactiviteiten worden aangewend, worden toegedeeld aan de hand van de op die activiteiten afgestemde en in het Toerekeningssysteem opgenomen verdeelsleutels.

8. Van de op grond van het vierde lid aan de luchtvaartactiviteiten toegeedeelde materiële vaste activa wordt de waarde bepaald op basis van historische kostprijs en met toepassing van de door de exploitant van de luchthaven aangegeven afschrijvingsmethode.
9. In afwijking van het achtste lid wordt van de op grond van het vierde lid aan de luchtvaartactiviteiten toegeedeelde 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 de ingebruikneming een initiële overcapaciteit zal voordoen, de waarde bepaald op basis van de historische kostprijs, waarbij over de gebruikelijke economische levensduur wordt afgeschreven op basis van de unuïteitenmethode.
10. De exploitant van de luchthaven stelt voor de activa waarop de unuïteitenmethode van toepassing is elke zes jaar het reëel constant bedrag van de afschrijvings- en vermogenskosten per eenheid vast, waarbij deze zes jaar gekoppeld wordt aan de kostenberekening van twee opeenvolgende tariefperiodes.
11. De waarde van de materiële vaste activa van de luchtvaartactiviteiten, bedoeld in het vierde lid, wordt aangeduid als Regulatory Asset Base.
12. Voor de toerekening van kosten aan de luchtvaartactiviteiten worden de in het zevende lid bedoelde verdeelsleutels en de verdeelsleutels van andere productiemiddelen gehanteerd, waarbij geldt dat:
 - a. de kosten rechtstreeks of, indien dit niet mogelijk is, zoveel mogelijk rechtstreeks worden toegerekend met behulp van op de desbetreffende activiteiten gebaseerde verdeelsleutels met inachtneming van de in artikel 8.25g, eerste lid, van de wet genoemde beginselen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit, en
 - b. 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.
13. Als opbrengsten van luchtvaartactiviteiten worden toegerekend de opbrengsten uit luchtvaartactiviteiten en de opbrengsten uit de in artikel 2, tweede lid, bedoelde overige activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten.

De in artikel 29 neergelegde toerekeningsregels zijn aldus zo opgezet dat de kosten en opbrengsten van de bedrijfsvoering van RSG steeds zoveel mogelijk op basis van daadwerkelijk gebruik worden toegerekend:

- Lid 2, sub b en c voorziet in een rechtstreekse toewijzing en lid 2 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 artikel 29 lid 12 sub b in een toerekening via een verdeelsleutel op basis van de toepassing van de voorgaande toerekeningsregels. 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 Destination en Vision 2050

Connecting your world

Royal Schiphol Group is een luchthavenonderneming met een belangrijke maatschappelijke opdracht. Royal Schiphol Group is eigenaar en exploitant van Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport en heeft een meerderheidsbelang in Eindhoven Airport. De luchthavens van de groep creëren waarde voor de samenleving en de economie, met veiligheid als essentiële factor. Alle Nederlandse luchthavens van de Schiphol Group dragen, samen met onze internationale activiteiten, bij aan onze 'Why': Connecting your world.

'Connecting your world' verwoordt de 'Why' van Royal Schiphol Group. Door de meest duurzame en hoogwaardige luchthavens in de wereld te creëren, met een uitmuntende luchthaveninfrastructuur en faciliteiten voor passagiers en vracht, zorgt onze onderneming voor de bloei van internationale handel, toerisme en kennisuitwisseling.

Door optimale luchtverbindingen voor Nederland te waarborgen, ondersteunen we niet alleen de economie, maar helpen we ook bij het uitdragen van waarden waar Nederland in de hele wereld bekend om staat, zoals openheid, verdraagzaamheid en internationale oriëntatie. Dit doen we met steun van onze vele partners binnen de luchtvaartsector en daarbuiten. Hiertoe behoren luchtvaartmaatschappijen, de Koninklijke Marechaussee, de douane, de rijksoverheid, lokale overheden, businesspartners, aanbieders van landzijdige infrastructuur, de luchtverkeersleiding en andere belangrijke stakeholders.

Tegelijkertijd is Schiphol zich er zeer van bewust dat haar activiteiten een verschillende impact hebben op verschillende groepen. Daarom streven we ernaar de juiste balans te vinden tussen enerzijds de bijdrage die we leveren door Nederland optimaal met de rest van de wereld te verbinden, en anderzijds de negatieve effecten van luchtvaart voor de leefkwaliteit van omwonenden en de bredere milieu-impact van de luchtvaart. Dit doen we door zorgvuldig de vinger aan de pols te houden voor wat betreft thema's als geluidshinder, lokale luchtkwaliteit en CO₂-emissies, evenals andere belangrijke duurzaamheidsaspecten.

Onze Visie 2050

Royal Schiphol Group's Visie 2050 geeft een nieuw, ambitieus doel voor onze organisatie en de bredere Nederlandse luchtvaartsector. Onze Visie stoelt op het versterken van onze fundamentele 'kwaliteiten': Kwaliteit van Netwerk, Kwaliteit van Leefomgeving en Kwaliteit van Service. Veiligheid en een Sterke organisatie zijn de twee kernfactoren voor de drie 'kwaliteiten'.

Kwaliteit van Netwerk

Kwaliteit van Netwerk is een essentiële pijler van Visie 2050. In een geglobaliseerde wereld spelen luchtverbindingen een belangrijke rol in de economie en het maatschappelijk welzijn van een land. De rol van Schiphol binnen de Nederlandse economie heeft zich ontwikkeld van een 'mainport' die bijdraagt aan werkgelegenheid, bbp en logistiek, naar een onmisbare partij voor de concurrentiepositie van Nederland als Global City Region (de 'Holland Metropool'). In die zin is de door Schiphol geboden connectiviteit, en in het bijzonder ons eersteklas netwerk van bestemmingen, een integraal component van onze 'Why': Connecting your world.

Kwaliteit van Leefomgeving

Terwijl we onze sterke connectiviteitspositie vasthouden, richten we ons ook op verbetering van de kwaliteit van leefomgeving, zowel lokaal als wereldwijd. Onze Visie 2050 beschrijft onze strategieën op de volgende gebieden: de bijdrage van de luchtvaart aan klimaatverandering en de Sustainable Development Goals, het realiseren van

een energiepositieve, circulaire bedrijfsvoering, en bevordering van duurzame luchtvaart en een gezonde leefomgeving rondom onze luchthavens. Ook hebben we een actieplan, uitgewerkt in onze Roadmap Most sustainable airports, die ertoe moet leiden dat onze eigen locaties in 2030 emissievrij en afvalvrij zijn.

Kwaliteit van Service

Terwijl onze groep groeit, zowel in omvang als in reikwijdte, blijven we in onze hele dienstverlening kwaliteit boven kwantiteit stellen. Schiphol en de andere luchthavens binnen onze groep worden geconfronteerd met toenemende concurrentie van andere vliegopties en andere vervoersmogelijkheden. Om de eerste keuze van onze klanten te blijven, moeten we alles op alles zetten om consequent een uitstekende kwaliteit van service te bieden. Dit betekent niet alleen een veilige, probleemloze klantervaring, maar ook een unieke, memorabele reiservaring.

Veiligheid

De eerste essentiële factor voor de drie hoekstenen van onze Visie 2050 is veiligheid. Dat onze luchthaven veilig functioneert voor iedereen die op het terrein werkt, en een veilige omgeving biedt voor passagiers en omwonenden, is niet alleen essentieel voor de dagelijkse gang van zaken op onze luchthavens, maar ook voor onze bedrijfsvoering.

Sterke organisatie

De luchthavensector verandert sneller dan ooit. Om een wereldwijd toonaangevende luchthavengroep te blijven, moeten we een sterke, adaptieve organisatie zijn en een aantrekkelijke werkgever, met een werkomgeving die ruimte biedt voor samenwerking, ontwikkeling, verantwoordelijkheid en, zeker niet minder belangrijk, plezier. Onze mensen zijn innovators die onze klanten een veilige, inspirerende ervaring bieden. We zien diversiteit, inclusie en vitaliteit als belangrijke voorwaarden voor succes binnen onze organisatie.

4 Organisatie en financiële verantwoordingsstructuur

Zoals vermeld in de inleiding, rapporteert RSG 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:

- Aviation
- Schiphol Commercial
- Alliances & Participations

Naast de verschillende BA's zijn er diverse staf- en supportafdelingen die activiteiten uitvoeren ten behoeve van genoemde BA's, maar vanwege efficiency redenen in afzonderlijke centrale units zijn ondergebracht. Het Toerekeningssysteem, zoals beschreven in dit document, heeft betrekking op de toerekening van kosten en opbrengsten voor geheel RSG, dat wil zeggen de geconsolideerde cijfers. In de toerekening worden dus ook de verschillende dochters en deelnemingen van RSG meegenomen.

De door RSG 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 RSG gebruikt voor interne sturing, alsmede voor de externe verslaggeving (segmentatie in het Jaarverslag van RSG).

De primaire vastlegging in de financiële administratie van RSG vindt plaats per kostenplaats. Een groep van kostenplaatsen wordt ook wel Operating Unit (OU) genoemd.

Hieronder volgt een beschrijving van de verschillende Business Area's 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 (te weten; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als toezichthouder op de naleving van de verplichtingen voortvloeiend uit de exploitatievergunning; het Ministerie van Justitie en Veiligheid als toezichthouder op de beveiligingsactiviteiten; de ACM als toezichthouder inzake de toerekening en de tariefstelling).

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 op de luchthaven
- 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, alsmede van vracht in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen waaronder in elk geval:
 - 1° het gebruik van de passagiersterminal

- 2° het gebruik van de voorrijwegen
- De uitvoering van de beveiliging van de burgerluchtvaart, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole Tot de in artikel 8.25dd, tweede lid, van de wet bedoelde overige activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten behoren onder meer; de verlening van een concessie voor brandstoflevering aan luchtvaartuigen
- Utiliteitsdiensten; werkzaamheden door of vanwege de exploitant van de luchthaven die ten laste zijn gebracht van luchtvaartactiviteiten en die in rekening worden gebracht aan derden;
- De verstrekking van autorisaties in beveiligd gebied aan derden.

In artikel 2, Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, is in de opsomming van luchtvaartactiviteiten ook de uitvoering van de beveiliging van de burgerluchtvaart, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole genoemd. Voor deze activiteit dient 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, alsmede van vracht waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole.

BA Schiphol Commercial

De BA Schiphol Commercial omvat commerciële activiteiten, zoals winkels, horeca, parkeren en reclame en ontwikkelt, beheert, exploiteert en belegt in vastgoed op en rondom luchthavens in binnen- en buitenland. Het grootste deel van de portefeuille, met zowel operationeel als commercieel vastgoed, bevindt zich op en rond Amsterdam Airport Schiphol. De BA Schiphol Commercial bestaat uit de PMC's: Concessies, Parking & Mobility Services, Media, Premium Services, Real Estate en Rental Terminal. De belangrijkste stakeholders zijn consumenten, concessionarissen, adverteerders en op de luchthaven gevestigde ondernemingen..

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 Parking & Mobility Services** omvat het bieden van parkeerfaciliteiten aan passagiers, meeters/greeters, medewerkers en bezoekers van op de luchthaven gevestigde bedrijven en recreanten. Zakelijk gebouwgebonden parkeren behoort niet tot deze PMC maar tot de PMC Real Estate. Daarnaast maakt de verlening van concessies aan autoverhuurbedrijven onderdeel uit van de PMC.

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

De **PMC Premium Services** omvat de exploitatie van een serviceprogramma van RSG voor frequente reizigers. Het programma bestaat onder meer uit snelle grenspassage, preferentiële parkeerfaciliteiten, businessclass inchecken en het faciliteren van een Clublounge. Daarnaast maakt de exploitatie van het VIP centre onderdeel uit van deze PMC.

De **PMC Real Estate** levert producten en diensten op het gebied van vastgoedontwikkeling, -beheer, - (hotel)exploitatie en belegging op de luchthaven Schiphol en andere luchthavens. Tot deze PMC behoren ook Rotterdam Airport Vastgoed en Avioport evenals het eerdergenoemde zakelijk gebouwgebonden parkeren.

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

In het externe jaarverslag en halfjaarbericht van RSG worden de PMC's Real Estate en Rental Terminal samengevoegd tot een reporting segment: "Real Estate" en de PMC's Media en Premium Services worden samengevoegd tot een reporting segment: "overige".

BA Alliances & Participations

De BA Alliances & Participations heeft meerdere doelstellingen waaronder het versterken van de positie van de binnenlandse regionale luchthavens die deel uitmaken van RSG Daarnaast het versterken van onze strategische positie door samenwerking met en participaties in andere belangrijke luchthavens, het beheer van bestaande participaties in buitenlandse luchthavens en het verder ontwikkelen van internationale expertise en management development. De BA Alliances & Participations bestaat uit de PMC's Buitenlandse deelnemingen, Binnenlandse 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 The Hague Airport, Eindhoven Airport en Lelystad Airport.

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

Tot de **PMC Overige Deelnemingen** behoren de overige deelnemingen welke niet onder de regionale luchthavens of buitenlandse deelnemingen vallen. De belangrijkste deelneming in deze PMC betreft Schiphol Telematics BV.

5 Toerekeningssysteem

5.1 Toerekeningsmethodiek

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

RSG 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. RSG heeft een vastgesteld rekeningschema waarbij de kosten- en opbrengstsoorten zijn gedefinieerd zodanig dat in de hele organisatie eenduidig wordt geadmistreerd. Deze richtlijnen zijn opgenomen in de concern AO en worden gecommuniceerd op intranet. Het gebruik van kostenplaatsen is gedefinieerd door de organisatiestructuur. In het jaarbudget zijn de belangrijkste concrete activiteiten opgenomen die worden verantwoord op de kostenplaatsen.

Bij een voorgenomen project wordt een projectnummer met taakstructuur aangemaakt in het financieel-administratief systeem. 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 RSG

5.1.2 Totstandkoming Business Area informatie

De primaire vastlegging in de financiële administratie van RSG vindt plaats per kostenplaats. Een groep van kostenplaatsen wordt ook wel Operating Unit (OU) genoemd. Om vervolgens informatie per PMC en per Business Area te krijgen, wordt in de financiële administratie een toerekeningsmethodiek toegepast die hieronder in detail wordt beschreven.

Het Toerekeningssysteem 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. 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 een verschuiving plaats van kosten en opbrengsten tussen de kostenplaatsen. Dit leidt echter niet tot een ander saldo van het geheel van kostenplaatsen. Doorbelasting relaties tussen kostenplaatsen zijn zodanig gedefinieerd dat er geen cirkelrederaties kunnen ontstaan en opbrengsten/ kosten niet worden gecumuleerd.

De saldi op kostenplaats/kostensoortniveau worden overgebracht (upload) naar het Onestream systeem. Binnen dit systeem vinden de allocaties plaats van de verschillende kostenplaats/ operating units naar de PMC's.

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
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 sectorspecifieke regulering uit de Wet luchtvaart.

Zoals boven beschreven worden 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 toerekeningsprincipes, 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, worden (na doorbelastingen) door middel van allocatie toegerekend aan een PMC.

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

1. Indien er externe wettelijke of verslaggevingstechnische eisen zijn. Dit doet zich bijvoorbeeld voor als voor een B.V. een eigen jaarrekening moet worden gedeponerd.
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 Schiphol Commercial en de leveringen van Utility Services aan interne klanten.
3. Indien kosten geactiveerd moeten worden bij de ontvanger. Dit geldt bijv. voor uren van projectmedewerkers van Schiphol Projects, die geboekt worden op projecten en daarmee toegerekend worden aan opdrachtgevers Aviation en Schiphol Commercial.
4. Indien, uit oogpunt van bedrijfseconomisch voordeel of proceskennis, 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 OU Aviation. De bij deze afdeling primair geregistreerde exploitatiekosten (exclusief afschrijvingen) worden doorbelast aan de gebruikers van het Terminalcomplex buiten de OU Aviation (Schiphol Commercial) en kostenplaats van Security voor het aan hen toerekenbare deel.

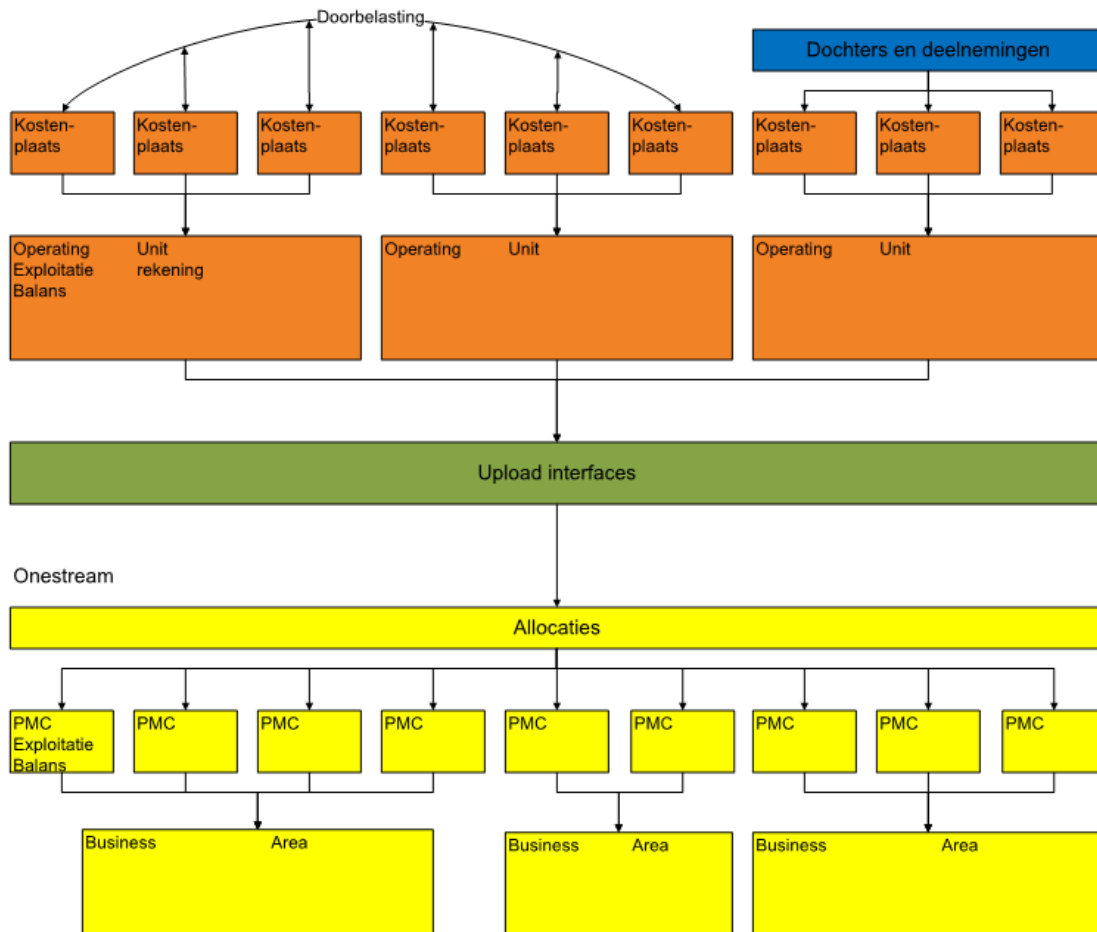
Door de indeling van de bedrijfseenheden en de hiervoor beschreven methodiek van doorbelasten, is bij de volgende stap in de toerekening (de allocatie), voor een groot deel sprake van toerekening naar één PMC. Indien sprake is van een gedeelde activiteit c.q. productiemiddel, waarbij een doorbelasting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

De opbrengsten/ kosten / activa van centrale stafafdelingen en IT&Data 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 sprake is van specifieke dienstverlening op verzoek van de afdelingen of bijvoorbeeld voor specifieke kosten voor verzekeringen.

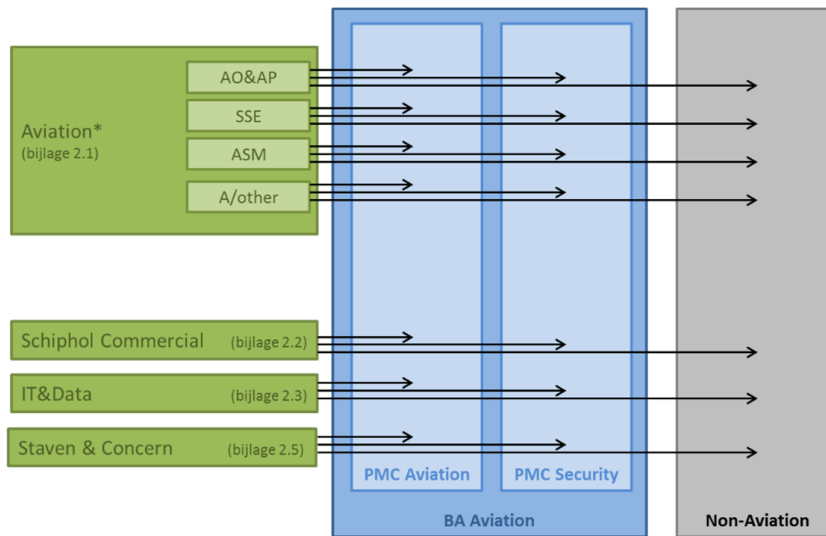
In dit document (inclusief bijlagen) is beschreven welke doorbelastingen en allocaties betrekking hebben op luchtvaartactiviteiten (direct of indirect). In bijlage 1.2 is aangegeven welke toerekeningsrelaties bestaan tussen luchtvaart en niet-luchtvaartactiviteiten en tussen luchtvaartactiviteiten onderling.

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

Van Kostenplaats naar Business Area – Systeemmodel RSG



Schematische weergave van OU naar PMC



* Na doorbelastingen van en naar kostenplaatsen van Aviation

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:

- Het bestaan van activa die ten behoeve van meerdere PMC's worden aangewend
- 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 de gerealiseerde cijfers over 2019.

Exploitatiekosten (Realisatie 2019)		Subtotaal	Totaal
Ongedeelde activiteiten:	Kosten binnen de OU Aviation die voor 100% worden toegerekend aan BA Aviation	63%	
Gedeelde activiteiten binnen OU Aviation	Kosten beheer terminalcomplex toegerekend aan BA Aviation	15%	
	Kosten overige gedeelde activiteiten toegerekend aan BA Aviation	2%	
Kosten BA Aviation, primair geregistreerd binnen OU Aviation			79%
Gedeelde activiteiten binnen andere OU's die worden toegerekend aan BA Aviation	Doorbelasting	2%	
	Allocatie	18%	
Totaal kosten BA Aviation			100%

Het budget van de BA Aviation wordt voor 63% van de kosten toegerekend met een 100% allocatiesleutel. Dit zijn de ongedeelde activiteiten. Hier wordt vervolgens aan toegevoegd het aandeel van de kosten die toe te rekenen zijn aan BA Aviation, maar die worden toegerekend met een gedeelde sleutel (17%). Dit zijn kosten die wel primair binnen de OU Aviation zijn gemaakt, maar deels aan andere BA's worden toegerekend. Een groot deel (79%) van de exploitatiekosten, zoals toegerekend aan de BA Aviation wordt dus primair binnen de OU geregistreerd. Vervolgens is in de tabel weergegeven dat kosten worden doorbelast door andere OU's aan de OU Aviation (2%). Tenslotte vindt de allocatie plaats, van andere OU's naar de BA Aviation (18%). De belangrijkste allocaties vanuit andere OU's naar de BA Aviation betreffen de allocaties van OU Staven en OU IT&Data.

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

In artikel 2 van de Besluit exploitatie luchthaven Schiphol zijn de luchtvaartactiviteiten benoemd. Vanuit de bedrijfsvoering van RSG worden daar onder andere de volgende faciliteiten voor ingezet:

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

Ten behoeve van de operatie en ontwikkeling van de luchtvaartactiviteiten worden de meerdere diensten door de BA Aviation geleverd. We onderscheiden hierbij de volgende bedrijfsonderdelen binnen de BA Aviation:

Airport Operations & Aviation Partnerships:

Airport Operations & Aviation Partnerships (AO&AP) is verantwoordelijk voor de 'Airline Journey' en voert regie over de flow van het primaire proces van de luchthaven: de afhandeling van vluchten en vliegtuigen. Denk bijvoorbeeld aan bagage, busvervoer, opstijgen en landen van vliegtuigen, sneeuw- en gladheidsbestrijding, bereikbaarheid van de luchthaven en passagiersstromen. Dat doet AO&AP met een klantgeoriënteerde aanpak. 24 uur per dag, 7 dagen in de week staat AO&AP klaar voor de klantgroep Airlines.

De afdeling bestaat uit vier lijnafdelingen: Aviation Business Development (ABD), Process Performance & Improvement (PPI), Day2Day Operations (DDO) en het Airport Operations Center (APOC).

Aviation Business Development (ABD)

ABD is verantwoordelijk voor het ophalen van de klantwens bij de Airlines, de cargo community en co-makers. Met als doel het door ontwikkelen en versterken van de relatie met onze klanten binnen de end-to-end airline journey. Daarnaast is de afdeling verantwoordelijk voor de kwantitatieve analyse van de deze klantwens en het vinden van de match met het aanbod. Dit middels voorbereidende analyses en ondersteuning van het ICP.

Process Performance & Improvement (PPI)

PPI is verantwoordelijk voor het opstellen van de capaciteitsdeclaratie (i.s.m. analyse team en Strategy & Airport Planning) en het leiden van het proces voor afstemmen en consulteren van deze capaciteitsdeclaratie. Daarnaast faciliteert PPI het definiëren, prioriteren en programmeren van oplossingen voor knelpunten uit het Integral Capacity Plan (capaciteit en kwaliteit) tot een haalbaar en maakbaar projectportfolio (inclusief afstemming met stakeholders & alignment met het MTP)

PPI beheert en door-ontwikkelt de AO&AP operating visie en uitgangspunten (CONOPS² Procesvisies, procesbeschrijvingen en standaard PvE's) en is tevens verantwoordelijk voor het doorvertalen van user requirements naar prestatie afspraken t.b.v. de procesafdelingen en contracteren (i.s.m. met inkoop – hub/spoke) van de prestatieafspraken naar SLA's met ketenpartijen.

PPI is onderverdeeld in een viertal procesmanagement afdelingen nl. Aircraft proces, Passenger proces, Landside acces proces en Baggage proces. Met daarnaast een tweetal algemene supportafdelingen.

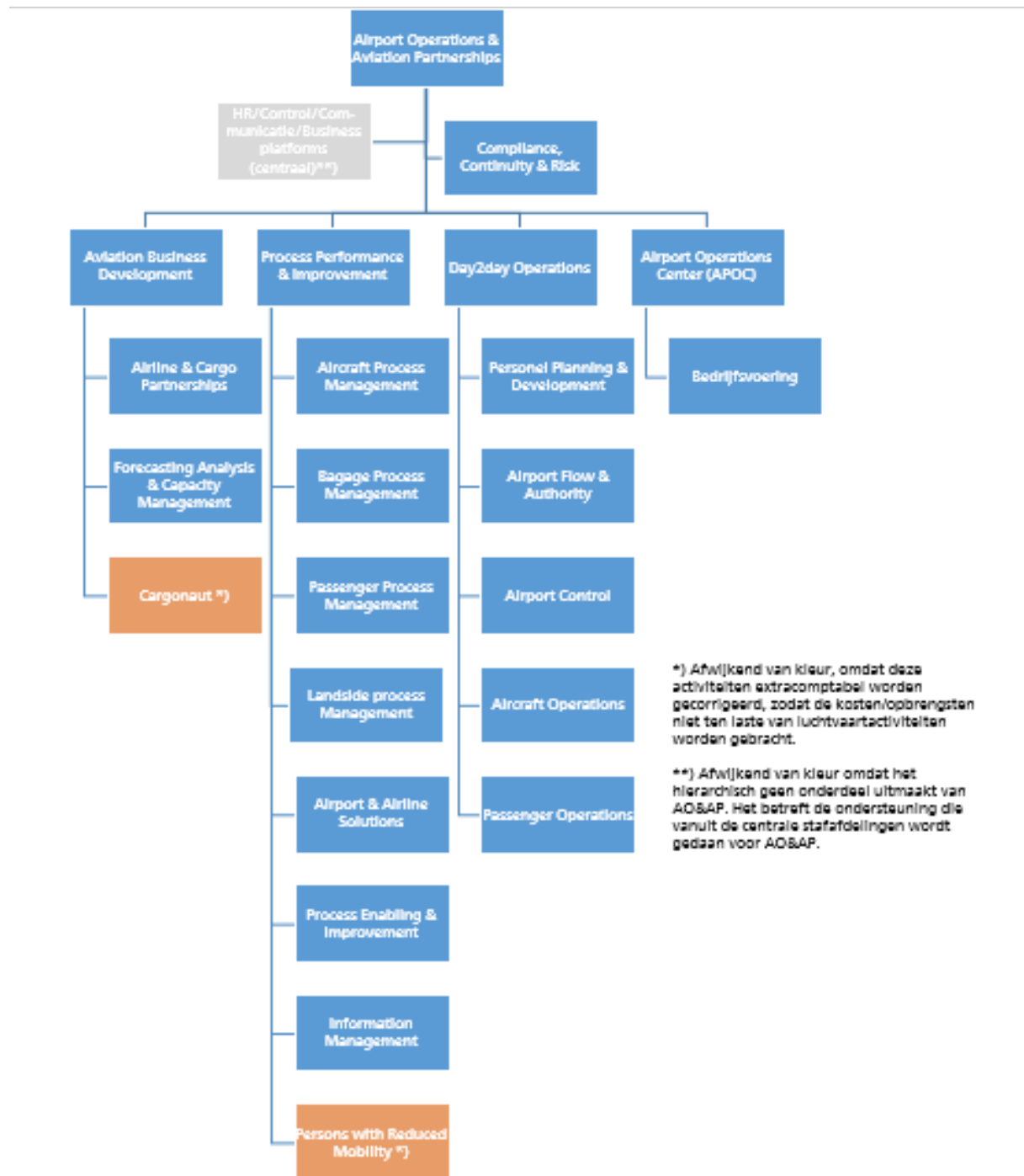
Day2Day Operations (DDO)

DDO is 24/7 de uitvoeringsorganisatie binnen AO&AP en is verantwoordelijk voor de integrale regie op de End-to-End Aircraft- en Passengerflows en het proactief sturen op de klantwens en de procesprestatie gedurende dag van uitvoering (Regie). Daarnaast is ze verantwoordelijk voor: de uitvoering en toezicht op de goede orde en veiligheid van de operationele processen op de luchthaven (Havenmeester), de focus op de aansturing en uitvoering op de dag en verbeteren van de werkwijze voor een verbeterd operationeel proces (Bedrijfsvoering) en het opstarten en aansturen van de calamiteitenorganisatie bij grote verstoringen, ernstige incidenten, rampen e.d. (Calamiteiten)

Airport Operations Center (APOC)

In de APOC wordt de operatie op Schiphol voorbereid vanaf de D-7. De APOC is verantwoordelijk voor het opleveren van het Airport Operations Plan (AOP) Dit plan dient als leidraad voor verschillende afdelingen in de operationele regie en uitvoering. Daarnaast formeert de APOC een tijdelijke crisis organisatie op verzoek van Commissie van Overleg (CVO) of als gevolg van een aanzienlijke geplande of ongeplande afwijking op de bedrijfsvoering. Ook de afstemming overleg met Eurocontrol in het kader van de AOP-NOP-verbinding (aansluiting Europese luchtruim op de grond operatie van Schiphol) is belegd binnen de APOC.

² CONOPS betekent Concept of Operations: een integraal overzicht van de operationele processen.



Asset Management (ASM):

Asset Management (ASM) is verantwoordelijk voor het uitvoeren van het beheer en onderhoud van de operationele infrastructuur (assets) die benodigd is voor het operationeel houden van de luchthaven. Dit betekent dat ASM verantwoordelijk is voor het beheer van het Terminalcomplex, de Airside infrastructuur, de

bagagesystemen en de Gas/Water/Electra (utility)infrastructuur³. Daarnaast is ASM verantwoordelijk voor het complete proces van plannen (afweging tussen nieuwbouw, modificatie, instandhouding en sloop) van assets en het (laten) realiseren van nieuwe assets in de vorm van projecten.

ASM is een regieorganisatie waarbij intensief wordt samenwerkt met externe Main Contractors en aan gezamenlijke doelstellingen wordt gewerkt voor de interne klanten van ASM. Hierbij richten de medewerkers van ASM zich voornamelijk op het 'wat' (rondom beheer en ontwikkelactiviteiten) en wordt de Main Contractor vooral ingezet als expert op het 'hoe' (een maximaal efficiënte uitvoering van beheer en projecten).

ASM bestaat uit de volgende onderdelen:

Asset Management/ Development & Sustainability (D&S)

De afdeling Development & Sustainability is verantwoordelijk voor het opdrachtgeverschap en het laten realiseren van nieuwe assets via projecten op basis van een programma van eisen welke is afgeleid van de eisen van alle toekomstige gebruikers van het nieuwe asset. Asset Management/Development & Sustainability (D&S) is werkzaam voor heel ASM. De toerekening vindt plaats naar alle PMC's door middel van allocatiesleutel A9c (gedeelde sleutel op basis van kostenbasis uitvoerende afdelingen ASM).

Asset Management/ Asset Continuity (AC)

Asset Continuity is verantwoordelijk voor het dagelijks beheer en onderhoud (inclusief schoonhouden/facilities) van de assets van ASM. Hieronder vallen o.a. de landingsbanen, taxibanen/rijbanen, landzijdige wegen, het Terminalcomplex, het wagenpark, de passagiersbruggen, bagagesystemen en de utility infrastructuur. Asset Continuity is ook eigenaar van alle assets: alle ASM-activa staan op de kostenplaatsen van AC. Aanvullend is AC verantwoordelijk voor de regie van de 24/7 eerstelijns ontstoring van bovengenoemde assets.

AC is, gegeven de omvang, geclusterd, namelijk in de clusters Asset Continuity (onderverdeeld in Technical Operations en Technical Expertise Office), Inside (Terminal complex), Outside (Airside), Passengers Facilities, Luggage en Infra.

AC genereert diverse kosten voor beheer en instandhouding, zoals onderhoud, schoonmaken, energie, personeel, WOZ-belasting, afvalinzameling en fecaliënstort, die naar de gebruikers van de Terminal worden doorbelast op basis van gebruik (zie D18). 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 afdeling en maken geen onderdeel uit van deze toerekening.

AC is werkzaam voor heel Assetmanagement. De toerekening van het management van AC (verantwoord op kostenplaats 26000) vindt derhalve plaats naar alle PMC's (allocatiesleutel A9c).

Voor de 6 onderliggende clusters is de volgende verbijzondering gemaakt:

Onder het cluster Asset Continuity vallen Technical Operations (TO) en Technical Expertise Office (TEO). TO (24/7 eerstelijns ontstoring) is werkzaam voor heel Schiphol, derhalve vindt toerekening plaats naar alle PMC's door middel van allocatiesleutel A9c, gedeelde sleutel op basis van kostenbasis uitvoerende afdelingen ASM. TEO is verantwoordelijk voor een aantal overkoepelende diensten binnen Schiphol wat toerekening naar alle PMC's door middel van allocatiesleutel A9c rechtvaardigt.

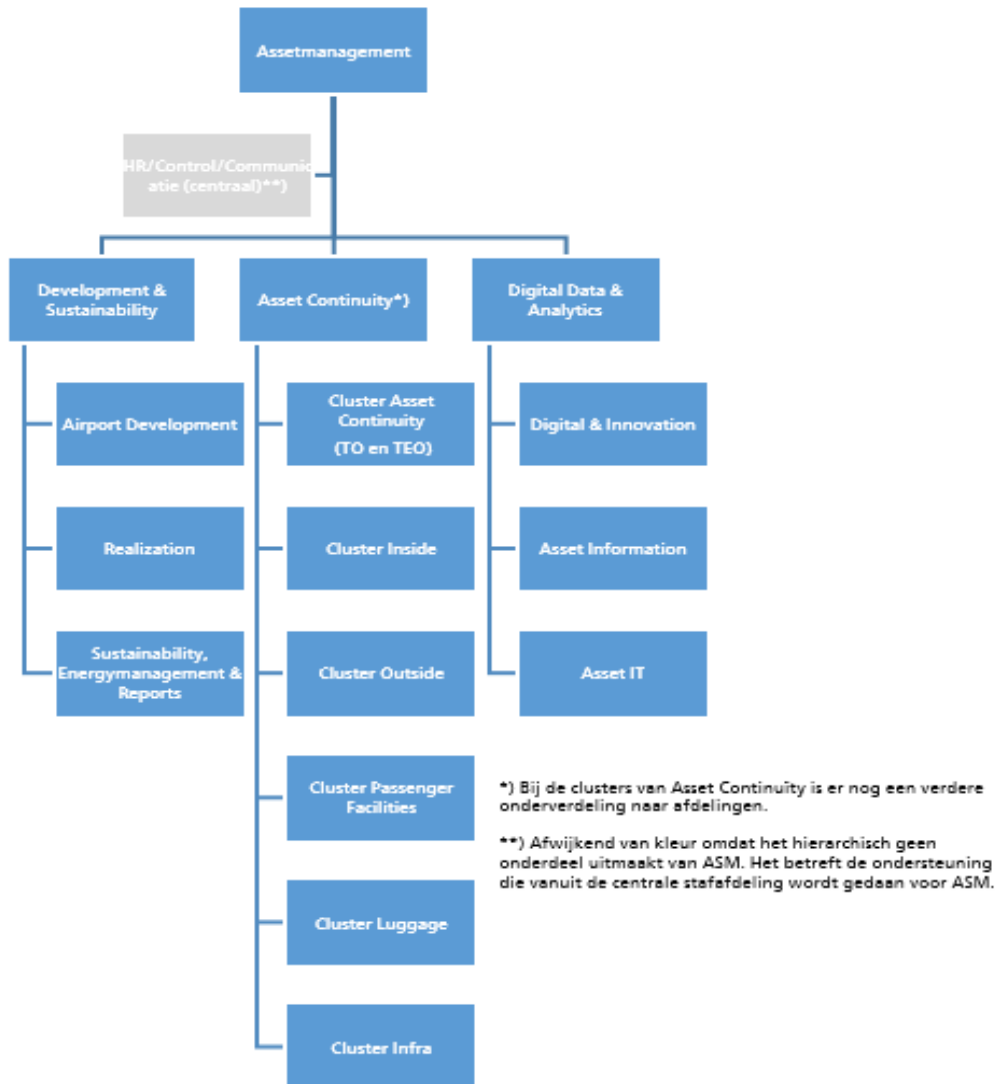
- Het cluster Inside wordt volledig toegerekend aan Aviation (A2a).
- Het cluster Outside wordt volledig toegerekend aan Aviation (A1b) met uitzondering van Outside/Fleetmanagement (A12a, gedeelde sleutel op basis van gebruik wagenpark).

³ ASM is niet verantwoordelijk is voor het beheer en ontwikkeling van IT assets, waaronder bijvoorbeeld security apparatuur, gezien het specifieke technische karakter van deze activiteiten.

- Het cluster Passenger Facilities wordt volledig toegerekend aan Aviation (A2a).
- Het cluster Luggage wordt volledig toegerekend aan Aviation (A2a).
- Het cluster Infra wordt voor wat betreft Utilities toegerekend aan PMC Utilities (A4a) en v.w.b. landzijdig toegerekend met de sleutel landzijdige infrastructuur (A5a).

Asset Management/ Digital, Data & Analytics (DDA)

Bij Digital, Data & Analytics (DDA) komt bij ASM alle kennis over assetdata bij elkaar. DDA vervult voor heel ASM een trekkersrol bij technische- en digitale innovatie. Bovendien zorgt DDA ervoor dat projecten gevoed worden met de benodigde bestaande assetdata en dat alle assetwijzigingen ook resulteren in nieuwe/aangepaste data voor beheer en onderhoud. Ook verzorgt DDA de assetdata voor de interne organisatie, bijvoorbeeld t.b.v. beheer- en onderhoudsprocessen. Daarnaast realiseert DDA alle ASM IT-tooling, zowel qua ontwikkeling als onderhoud en maakt daarvoor het beleid. Zonder de juiste tooling voor bijvoorbeeld de landingsbaanverlichting of de klimaatinstallaties in de terminal kunnen de assets niet presteren. De toerekening vindt plaats naar alle PMC's door middel van allocatiesleutel A9c (gedeelde sleutel op basis van kostenbasis uitvoerende afdelingen ASM).



Safety Security & Environment

De activiteiten van Safety, Security en Environment (SSE) komen allen voort uit een wettelijk kader en zijn daarom qua aard van de onderwerpen en verantwoordelijkheden vergelijkbaar. Security is een taak die bij wet is opgelegd aan de N.V. Luchthaven Schiphol. De dagelijkse uitvoering van de Aviation Security is uitbesteed aan verschillende beveiligingsbedrijven. Vanuit Safety is SSE middels de Fire Brigade verantwoordelijk voor de preventieve en repressieve brandbestrijding. Het realiseren van een adequaat niveau van safety en milieuzorg is in de basis een eigen verantwoordelijkheid van elk van de afdelingen binnen Amsterdam Airport Schiphol (AAS).

Safety Security & Environment/ Security Operations

De afdeling Security Operations voert de regie op de dagelijkse uitvoering van de beveiligingsbedrijven en houdt in nauwe samenwerking met de afdeling Security Policy het toezicht op de contractafspraken. De afdeling bestaat uit vier eenheden: Security Operations 24-7, Quality & Training, Security Control Center (SCC) en het Badge Centre (BC).

De kosten worden toegerekend op basis van allocatiesleutel A3a (100% directe toewijzing aan PMC Security).

Safety Security & Environment/ Security Policy

De afdeling Security Policy is verantwoordelijk voor beleid, ontwikkeling, contract- en accountmanagement, bedrijfsvoering en planning van de beveiliging burgerluchtvaart (incl. de facilitering van grens en vracht) op de luchthaven Schiphol, alsmede de beveiliging van de publieke gebieden en het toegangsbeheersysteem. De taken vallen uiteen in de volgende aandachtsgebieden: Asset & Information Management, Programs, Innovation & Development, Contract Management en Capacity Management & Business Information.

De kosten worden toegerekend op basis van allocatiesleutel A3a (100% directe toewijzing aan PMC Security).

Binnen Security Policy worden activiteiten uitgevoerd met betrekking tot Pre-Clearance. Pre-Clearance houdt in dat de douane-activiteiten en grenscontrole voor de Verenigde Staten, voor zowel passagiers als hun bagage, hier op Schiphol plaatsvindt. De kosten en opbrengsten behorende bij deze activiteit zijn verantwoord op een separate kostenplaats en worden niet toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten.

Op deze separate kostenplaats worden uitsluitend de kosten en opbrengsten voor Pre-Clearance -activiteiten verantwoord. De kostenplaats wordt eerst boekhoudkundig aan de PMC Security toegerekend. Voor consultatie en financiële verantwoording wordt de gehele kostenplaats extracomptabel uit de kosten en opbrengsten van de PMC Security gehaald, zodat er geen kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Deze boekhoudkundige verwerking is vergelijkbaar met het proces van PRM (Passengers Reduced Mobility).

Safety, Security & Environment/ Health, Safety & Environment

De afdeling Health, Safety en Environment (HSE) ondersteunt de lijn bij het managen van risico's op het gebied van veiligheid, gezondheid en milieu. Op Schiphol zijn de lijnmanagers verantwoordelijk voor hun HSE-performance. Zij worden (gevraagd en ongevraagd) door de HSE Office ondersteund met onder andere tools, analyses, voorvalenonderzoeken en rapportages, advies en vergunningencoördinatie.

De HSE Office bestaat uit twee onderdelen: Strategy & Advice en Compliance & Analysis.

Strategy & Advice funtionereert hierbij als expertisecentrum voor HSE-vraagstukken, met ontwikkeling van HSE-gerelateerd Schipholbeleid en inrichting, beheer en onderhoud van het HSE-management systeem.

Compliance & Analysis houdt zich bezig met vergunningencoördinatie, voorvalenonderzoek, (trend)analyses en regie en coördinatie van tweedelijns Toezicht en Handhaving op HSE-regelgeving.

Naast de structurele werkzaamheden van de afdeling, vinden er ook projectmatige activiteiten plaats zoals Schiphol 4 Safety (stimuleert binnen Schiphol de ontwikkeling naar proactief organiseren, collectief gedrag, lerend vermogen en leiderschap) en Measure & Report Safe Performance (richt zich op de doorontwikkeling van het melden, registreren, rapporteren en analyseren van ongewenste gebeurtenissen op het gebied van Health, Safety & Environment).

De afdeling heeft daarnaast een belangrijke onafhankelijke rol in het monitoren van de eisen van de European Aviation Safety Agency (EASA). EASA heeft (onder andere ten aanzien van veiligheid) eisen voorgeschreven die betrekking hebben op de infrastructuur, de luchtvaart gerelateerde processen en de organisatie van een

luchthaven. Deze eisen worden door Schiphol, als houder van een EASA-certificaat, gemonitord (bijvoorbeeld wanneer een situatie of beleid wijzigt). De kosten worden toegerekend op basis van allocatiesleutel A7f (gedeelde sleutel o.b.v. PMC Aviation, PMC Security en Non-Aviation).

Safety, Security & Environment/ Joint Sector Integral Safety Office

De afdeling Joint Sector Integral Safety Office is gericht op het continue verbeteren van de veiligheid waarbij een samenwerking van stakeholders binnen de sector centraal staat. Royal Schiphol Group, Luchtverkeersleiding Nederland, luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en tankdiensten werken hierbij tezamen aan een Joint Sector Integral Safety Management System (ISMS). De kosten worden toegerekend op basis van allocatiesleutel A1d (100% directe toewijzing aan PMC Aviation).

Safety Security & Environment/ Fire Brigade, Crisis & Safety Training

Deze afdeling verricht een groot aantal uiteenlopende taken op het gebied van veiligheid, milieu en crisisbeheersing, te weten:

- Emergency Response: Emergency Response is de repressieve dienst van Brandweer Schiphol. Schiphol is verantwoordelijk voor de vliegtuigbrandbestrijding ingevolge internationale wet- en regelgeving. Op basis van een Convenant met de Veiligheidsregio Kennemerland, voert Schiphol daarnaast de basisbrandweezorg uit op de locatie Schiphol. Dit omvat ook gebouwenbrandbestrijding en hulpverlening.
- Professional Competence and Business Management: verantwoordelijk voor de brandweermiddelen en huisvesting, opleiding en oefening van Emergency Response. Daarnaast verzorgt deze afdeling veiligheidstrainingen (bijvoorbeeld BHV) voor eigen Schiphol personeel en externe klanten. Ook worden externe brandweerkorpsen uit binnen- en buitenland getraind voor vliegtuigbrandbestrijding.
- Pro-action, Prevention & Planning: adviseert over fysieke veiligheid, zowel beleidsmatig als bij nieuwe en bestaande gebouwen. Daarbij zorgt de afdeling voor de informatie die de repressieve dienst voorafgaand en tijdens calamiteiten nodig heeft, in de vorm van plattegronden of procedures. Verder draagt de afdeling zorg voor beleidsstukken, convenanten en samenwerkingsovereenkomsten en is sturend op het gebied van voorkomen van grof en extreem geweld.

De kosten worden toegerekend op basis van allocatiesleutel A1d (100% directe toewijzing aan PMC Aviation).

Safety Security & Environment/ Company Security and Security Compliance

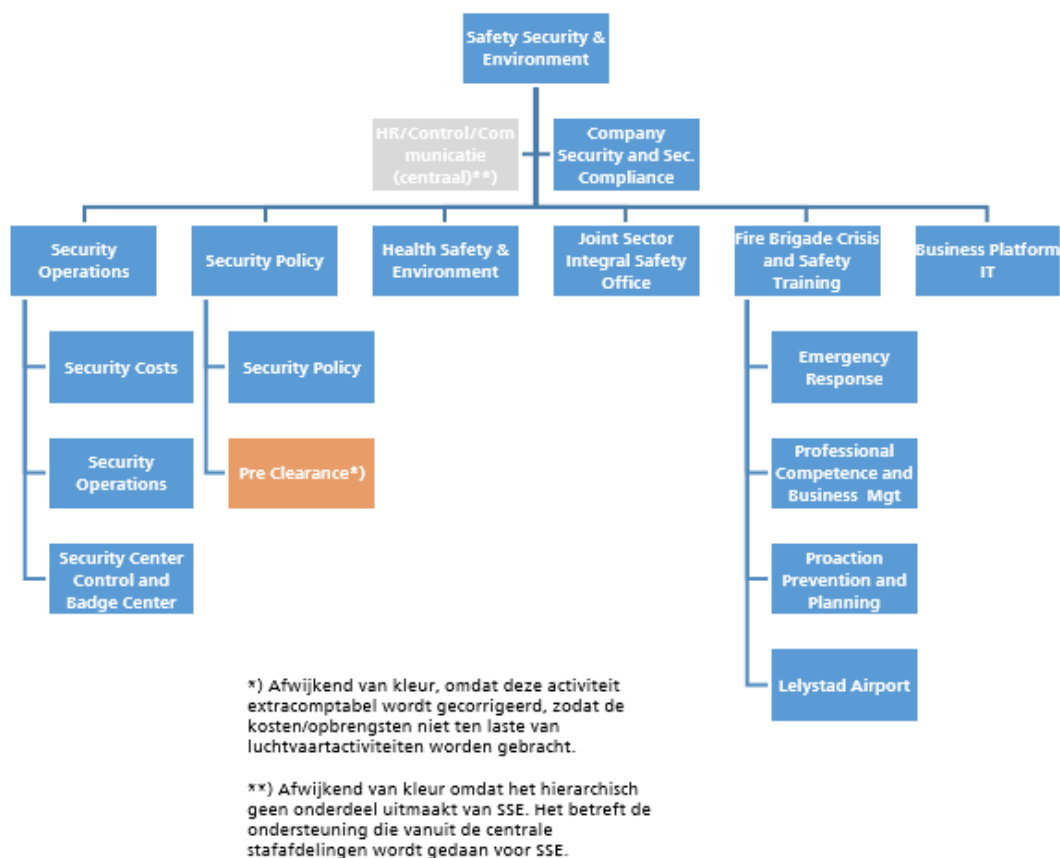
De afdeling Company Security and Security Compliance is verantwoordelijk voor security quality & compliance, de onafhankelijke kwaliteits- en compliance beoordeling van security, inclusief het stakeholdermanagement in relatie tot overheid en externe (inspectie)bezoeken. Tevens zijn de autorisatie van de toelating van bedrijven op security restricted area's en de bedrijfsbeveiliging hier belegd.

De kosten worden toegerekend op basis van allocatiesleutel A7d (gedeelde sleutel o.b.v. PMC Aviation en PMC Security).

Business Platform IT

De afdeling Business Platform IT is verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer en de licenties van alle IT-systemen die primair gebruikt worden door SSE. Hierdoor staat de klantfocus centraal en wordt er door middel van data en technologie maximale waarde voor de business en haar directe klanten gerealiseerd. Daarnaast vermindert deze manier van organiseren onderliggende afhankelijkheden, wat de time-to-market verbetert, iets wat cruciaal is in de continu veranderende omgeving van de luchthaven.

De kosten worden toegerekend op basis van allocatiesleutel A7h (gedeelde sleutel over verschillende PMC's)



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 toerekeningssystematiek 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 7.2.2).

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.

Voor zover afdelingen kosten voor andere afdelingen dragen is de organisatie zo ingericht dat zij belang hebben om deze kosten door te belasten aan die andere afdeling die de kosten voor haar rekening moet nemen. Budgetten en procedures zijn zo ingericht dat het management van RSG wordt gestimuleerd kosten bij de feitelijke (interne) gebruiker in rekening te brengen. De procedures van de Finance organisatie van RSG zijn zo ingericht dat zij alleen kosten (primair vastgelegd of toegerekend) accepteren indien zij feitelijk vanuit hun organisatie deze kosten ook vanuit daadwerkelijk gebruik behoren te dragen. Elke (hoofd)afdeling heeft een navigator die in het betreffende managementteam 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 29 van het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol. Bijdragen en uitkeringen (al dan niet vrijwillig) aan verbetering of omlegging van bijvoorbeeld de A9 en N201, het Schipholfonds of het landschapsontwerp worden, gegeven dit principe, niet toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.

5.2.2 Prijsvorming bij toerekening

RSG houdt zich vooral bezig met luchtvaartactiviteiten. Daarnaast kent RSG 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 de 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
- + Afschrijvingskosten van de betrokken productiemiddelen (NB 1)
- + Vermogenskosten van de betrokken productiemiddelen (NB 1)
- + Opslag voor overhead:
 - Staf van de betreffende afdeling, (NB 2)
 - Staf van de BA, (NB 3)
 - Staven en concern. (NB 4)

Tenslotte wordt, indien sprake is van inzet van personeel, een opslag berekend voor het IT-werkplek tarief en voor de huisvestingskosten per werkplek. Het IT-werkplek tarief wordt bepaald door de totale kosten van de diensten kantoorautomatisering, 'connectivity' en Mobile te delen door het gewogen gemiddelde van het aantal user id's en mobiele telefoons van de afdelingen waaraan wordt doorberekend. De formule voor het bepalen van het gewogen gemiddelde = (aantal user_id's x 75%) + (aantal mobiele telefoons x 25%). De huisvestingskosten per

werkplek wordt bepaald door de huurkosten zoals bij de Facilitaire dienst verantwoord te delen door het gebudgetteerde aantal fte's bij Aviation, Schiphol Commercial, IT&Data en Schiphol Projects in het boekjaar.

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 door middel van een doorbelasting of door middel van een 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 het activum niet wordt gealloceerd naar de ontvangende partij. Toerekening vindt dan plaats door middel van een 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. Dit om te voorkomen dat deze kosten tweemaal worden toegerekend aan de ontvangende afdeling.

NB. 2

De opslag voor overhead stafkosten van de betreffende afdeling wordt op basis van het daadwerkelijk gebruik al dan niet opgenomen in de kostprijsberekening van de doorbelasting.

NB. 3

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:

$$\frac{\text{BA-overhead}}{\text{Exploitatiekosten van afdelingen in de BA (incl. afschrijvingskosten)}}$$

Stafkosten BA Aviation		€ 500		
Exploitatiekosten incl. afschrijvingen afdelingen binnen OU Aviation (excl. Stafkosten BA)				
Afdeling	AO&AP	Asset-management	Safety Security & Environment	Totaal
Exploitatiekosten incl. afschrijvingen	4.000	11.000	5.000	20.000
Opslag voor BA overhead, voor diensten van afdelingen binnen Aviation = $500/20.000 = 2,5\%$ Deze opslag wordt berekend over de exploitatiekosten incl. afschrijvingen die de betreffende afdeling zelf maakt t.b.v. de geleverde dienst. Getallen zijn fictief.				

NB. 4

Indien sprake is van een volledige of gedeeltelijke detachering van een fte van de ene naar de andere afdeling wordt in de bepaling van de integrale kostprijs voor die fte een opslag meegenomen voor het deel van de kosten van concern staven, dat op basis van personeelskosten wordt gealloceerd (Human Resources en Concern en Facility Management (Staven & Concern A3 en A6)). Deze te gebruiken opslag wordt jaarlijks vastgesteld bij de budgettering op basis van de volgende formule:

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

De allocatie van de 'Human Resources en Concern en Facility Management' kosten drukt door middel van allocatiesleutel A3 en A6 op de PMC waar de kosten van de fte oorspronkelijk in de personeelskosten is opgenomen (dus vóór de detachering). Indien de fte deels of geheel voor een andere afdeling werkzaam is, blijven de kosten voor Human Resources en Concern en Facility Management gealloceerd bij de PMC waar de fte oorspronkelijk vanuit wordt gedetacheerd. De doorbelasting van de personeelskosten (de opbrengst voor de leverende afdeling) wordt niet in mindering gebracht op de kostenpost personeelskosten maar apart verantwoord als negatieve kosten (doorbelaste kosten), of interne opbrengsten. In de allocatie van Human Resources en concern en Facility Management wordt hiervoor daarom geen correctie opgenomen.

Er wordt in de integrale kostprijsmethode geen opslag meegenomen voor Staven & Concern A5 sleutel. De allocatiesleutel A5 wordt bepaald op basis van reeds toegerekende kosten (netto kosten) van de PMC's. Hierin is, in tegenstelling tot de allocatiesleutels A3 en A6 zoals hierboven weergegeven, wel rekening gehouden met de doorbelastingen aan andere afdelingen, zodat het meenemen van een opslag voor allocatiesleutel A5 zou leiden tot een dubbelstelling bij de ontvangende PMC van de dienst. Omdat toegerekend wordt op basis van reeds toegerekende (netto) kosten wordt al direct aan de juiste PMC toegerekend.

Indien binnen de PMC's Aviation en Security leveringen aan andere PMC's dan wel aan derden plaatsvinden waarbij sprake is van een nevenactiviteit kan afgezien worden van het toepassen van de integrale kostprijs. Een nevenactiviteit is een activiteit die niet de hoofdactiviteit van de afdeling betreft en kan zonder of met nagenoeg geen managementaandacht dan wel inspanning van de personeelsleden van de afdeling worden gerealiseerd. In deze specifieke situatie wordt volstaan met het in rekening brengen van uitsluitend de directe kosten die gepaard gaan met de levering, dus zonder bepaling van opslagen en vermogenskosten. Voorwaarde is dat het relatief geringe bedragen betreft en de PMC voor de desbetreffende levering niet of nauwelijks een inspanning hoeft te leveren. De levering aan andere PMC's dan wel aan derden plus de toerekening leidt per saldo tot een voordeel voor de PMC Aviation en Security bijvoorbeeld door het behalen van schaalvoordelen.

Bij de volgende doorbelastingen is sprake van een nevenactiviteit:

- D8 Aviation/ASM - Utiliteitsprojecten
- D10 Aviation/ASM – Landzijdige groenwerkzaamheden
- D27 Aviation/AO&AP ticketreaders
- D30 Aviation/ASM - HBS Hold baggage screening. Voor deze doorbelasting geldt niet dat het bedrag relatief gering is, maar de doorbelasting wordt toch als nevenactiviteit beschouwd omdat het uitsluitend een administratieve overboeking betreft

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

De bedrijfseconomische principes met betrekking tot de vaststelling van vermogen en resultaat zijn gebaseerd op IFRS en opgenomen in de externe Jaarrekening van RSG in het hoofdstuk 'Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling'. In het geval dat IFRS in strijd zijn met expliciet in de Wet luchtvaart opgenomen voorwaarden prevaleert bij de vaststelling van tarieven en de verantwoording hierover de Wet luchtvaart en de hierop van toepassing zijnde interpretaties zoals door ACM gegeven. Daarnaast is een beperkt aantal correcties van toepassing op de grondslagen conform IFRS, zoals beschreven in paragraaf 5.2.4.

Belangrijke beginselen waarop deze grondslagen (IFRS) zijn gebaseerd:

Continuïteitsbeginsel (going concern): De Jaarrekening wordt opgesteld in de veronderstelling dat de continuïteit van RSG gewaarborgd is en dat het bedrijf in de afzienbare toekomst zal kunnen 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 over het boekjaar weer. In de toekomst zullen waarderingsgrondslagen uitsluitend wijzigen indien

de waarderingsgrondslagen toegepast in de externe Jaarrekening van RSG wijzigen of het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 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 opname in of verwijdering van de balans van een actief of passief wordt daarmee tevens voldaan aan de criteria voor de simultane verwerking in de winst- en verliesrekening 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 Toerekeningssysteem. 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 bestaan ten opzichte van de waarde 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. 29 lid 4 en 6).
2. Materiële vaste activa worden pas aangewend voor luchtvaartactiviteiten na het moment van ingebruikneming voor dat doel (art. 29 lid 5).
3. Voor de waarde van activa en de afschrijvingskosten die samenhangen met grote investeringen, geldt een specifieke berekeningswijze (unuïteitenmethode, art. 29 lid 9 en 10).
4. De wijze waarop bouwrente wordt berekend volgens de Wet luchtvaart (bijlage bij artikel 32), wijkt af van de berekening van bouwrente zoals deze wordt toegepast ten behoeve van de Jaarrekening. Wet luchtvaart. Onderstaand worden de verschillen toegelicht:
 - Bouwrente wordt onder de Wet luchtvaart toegerekend over het gehele vermogen dat gemiddeld is geïnvesteerd in activa in aanbouw, terwijl in de externe Jaarrekening alleen bouwrente wordt berekend over de vreemd vermogenscomponent
 - Het percentage bouwrente dat volgens de Wet luchtvaart wordt toegepast is gelijk aan de WACC. De externe Jaarrekening gebruikt als percentage de betaalde kosten van vreemd vermogen.

Bouwrente wordt onder de Wet luchtvaart toegerekend voor alle investeringen terwijl in de externe Jaarrekening alleen bouwrente wordt toegerekend voor investeringen die een vervaardigingsduur van meer dan 1 jaar en minimaal EUR 10 miljoen betreffen.

In de financiële administratie van RSG wordt voor de activa en afschrijvingskosten de berekening systematiek van de 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 op de hierboven beschreven vier afwijkingen op de cijfers uit de financiële administratie. Deze correcties worden extracomptabel bijgehouden en controleerbaar vastgelegd. Voor de gehanteerde grondslagen in het externe jaarverslag verwijzen wij naar dit jaarverslag.

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

Op basis van de waarde van de vaste activa van de Business Area Aviation in de externe Jaarrekening worden de RAB's voor Aviation en Security vastgesteld:

- Het splitsen van de Business Area Aviation in Aviation en Security
- Toerekenen van materiële vaste activa ten behoeve van luchtvaartactiviteiten (waarbij specifieke activa zoals o.a. Landschapsontwerp (zie paragraaf 5.2.1.) en operationele activa die worden ingezet voor PRM ('persons with reduced mobility') niet kunnen worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten)
- Toevoegen van specifieke immateriële activa (zoals geactiveerde uren softwareontwikkeling)
- Toevoegen van mutaties uit hoofde van de unuïteitenmethode
- Toevoegen van mutaties uit hoofde van de bouwrenteberekening.

De eerste drie aanpassingen vinden plaats op basis van de financiële administratie van RSG De laatste twee aanpassingen worden extracomptabel verwerkt evenals de specifieke activa zoals genoemd bij de 2^e bullet

De Regulatory Asset Base (RAB) is in de Wet luchtvaart gedefinieerd als de gemiddelde boekwaarde van de aan luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten 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 het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol wordt 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 verslaggevingsregels gezien als immateriële vaste activa. Hoewel in de Besluit exploitatie luchthaven Schiphol uitsluitend wordt gesproken over materiële vaste activa, wordt software ten behoeve van luchtvaartactiviteiten, zodra feitelijk in gebruik, gerekend tot de RAB omdat software bij de bedrijfsprocessen essentieel is (zoals besturing van het bagagesysteem, self service check-in, maar ook software voor het voeren van financiële administratie).

Software betreft zowel extern aangekochte als 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 (bij toepassing van een Agile ontwikkelingsmethodiek⁴ betreft dit de uren in de fase van realisatie). Interne- en externe uren in de - fasen van starting up a project en initiating a project worden niet geactiveerd (bij toepassing van een Agile ontwikkelingsmethodiek betreft dit de uren in de fase van opstart en van continue oplevering). Het uurtarief wordt gebaseerd op een integrale kostprijsberekening inclusief overhead IT&Data, BA en concernoverhead. Software wordt lineair afgeschreven over de economische levensduur.

Daar waar in dit document met betrekking tot de RAB wordt gesproken over 'Materiële Vaste Activa' ten behoeve van luchtvaartactiviteiten, 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 dezelfde activacategorie worden verantwoord.

⁴ Agile is kort en cyclisch werken met als streven om sneller en beter te kunnen anticiperen op veranderingen. Multidisciplinaire teams werken in korte perioden van 2 tot 4 weken, zogenoemde sprints, aan een (eind)product. In elke sprint wordt de cyclus van planning, analyse, ontwerp, testen en implementatie doorlopen. Een sprint kan zich bevinden in de volgende fasen: opstartfase, realisatiefase, beheer en continue oplevering. Alleen de realisatiefase is activeerbaar.

5.2.4.2 Bedrijfseconomische principes

De belangrijkste bedrijfseconomische principes met betrekking tot de materiële vaste activa zijn opgenomen in de externe Jaarrekening van RSG in het hoofdstuk 'Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling'. Onderstaand de beschrijving hiervan ten behoeve van het Toerekeningssysteem.

Activa in aanbouw of ontwikkeling

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

- Software in ontwikkeling gepresenteerd onder Immateriële activa
- Activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van operationele activiteiten gepresenteerd onder Activa in aanbouw of ontwikkeling
- Activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van vastgoedbeleggingen gepresenteerd onder Vastgoedbeleggingen

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

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

Tot de activa ten behoeve van operationele activiteiten behoren start- en landingsbanen, rijbanen, platformen, parkeerterreinen, wegen, gebouwen, installaties en andere vaste bedrijfsmiddelen. Activa ten behoeve van operationele activiteiten worden gewaardeerd tegen historische kostprijs onder aftrek van ontvangen bijdragen, lineaire afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen. Voor de Wet luchtvaart is de oorspronkelijke historische kostprijs het plafond van de waardering van de activa, waardeveranderingen kunnen onder de Wet luchtvaart dit plafond dan ook niet overstijgen. Latere uitgaven worden aan de boekwaarde van deze activa toegevoegd indien het waarschijnlijk is dat er toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen vloeien en het bedrag van de economische voordelen betrouwbaar kan worden bepaald. De activa ten behoeve van operationele activiteiten worden, met uitzondering van de grond, volgens de lineaire methode afgeschreven. Afschrijving vindt plaats over de gebruiksduur. Deze termijn is onder andere afhankelijk van de aard van het actief en de componenten waaruit het actief bestaat. De gebruiksduur en de restwaarden worden elk jaareinde geëvalueerd. Het nettoresultaat uit hoofde van de verkoop van activa ten behoeve van operationele activiteiten wordt in de winst- en verliesrekening verantwoord onder de overige opbrengsten. Verantwoording en toerekening van dit nettoresultaat zal plaatsvinden naar rato van de toegepaste verdeelsleutel.

Bijzondere waardeverandering

De boekwaarde van vaste activa (hieronder vallen de activa in aanbouw of ontwikkeling en de activa ten behoeve van operationele activiteiten) wordt aan de realiseerbare waarde getoetst indien aanwijzingen bestaan voor een bijzondere waardeverandering (zie onderstaand een aantal voorbeelden). De realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. De opbrengstwaarde is de geschatte verkoopprijs in het kader van de normale bedrijfsvoering minus de geschatte kosten van voltooiing en de geschatte kosten die nodig zijn om de verkoop te realiseren. De bedrijfswaarde is de contante waarde van de geschatte toekomstige kasstromen die naar verwachting zullen voortvloeien uit het voortgezette gebruik van een actief en uit zijn vervreemding aan het eind van zijn gebruiksduur. Voornoemde toets wordt uitgevoerd op het niveau van de kasstroom genererende eenheden waarbij Aviation alsmede de commerciële activiteiten, zoals winkels, horeca, parkeren en reclame binnen Schiphol Commercial als één kasstroom genererende eenheid worden gezien.

Indien de realiseerbare waarde lager is dan de boekwaarde wordt ter hoogte van het verschil een bijzondere waardeverandering opgenomen in de winst- en verliesrekening en wordt de boekwaarde van het actief verlaagd tot zijn realiseerbare waarde. Voorts wordt, voor zover van toepassing, de lineaire afschrijving over de resterende gebruiksduur bijgesteld. Indien er aanwijzingen bestaan die duiden op de noodzaak tot het terugnemen van een eerder toegepaste bijzondere waardeverandering wordt de boekwaarde van het actief verhoogd naar de

realiseerbare waarde. De verhoogde boekwaarde van het actief mag niet hoger zijn dan de boekwaarde na afschrijvingen die bepaald zou zijn als in voorgaande jaren geen bijzondere waardevermindering voor het actief zou zijn verwerkt.

Indicaties die erop kunnen duiden dat er sprake is van een bijzondere waardevermindering:

Externe indicaties:

1. Gedurende het boekjaar is de marktwaarde van een actief of kasstroom genererende eenheid aanzienlijk meer gedaald dan verwacht zou mogen worden als gevolg van het verstrijken van de tijd of normaal gebruik;
2. Belangrijke veranderingen met een nadelig effect op de onderneming hebben zich gedurende het boekjaar voorgedaan of zullen zich in de nabije toekomst voordoen in de markt, de technologische, economische of juridische omgeving;

Interne indicaties:

1. Er zijn duidelijke aanwijzingen voor economische veroudering of schade aan een actief of kasstroom genererende eenheid (CGU);
2. Er bestaan plannen om de activiteit waartoe een actief of CGU behoort te beëindigen of te reorganiseren;
3. Markttrentes of rentabiliteitseisen op investeringen zijn gestegen in het afgelopen boekjaar en beïnvloeden naar verwachting de disconteringsvoet en daarmee in belangrijke mate de realiseerbare waarde;
4. Uit interne rapportages blijkt duidelijk dat de economische prestaties van een actief of CGU beduidend slechter zijn dan verwacht.
5. Kasstromen voor de verwerving van het actief, of de verdere benodigde middelen voor het gebruik en onderhoud zijn beduidend hoger dan oorspronkelijk gebudgetteerd;
6. Actuele kasstromen of operationele resultaten zijn beduidend slechter dan die werden gebudgetteerd;
7. Een belangrijke terugval in de gebudgetteerde kasstroom of operationele resultaat, of een belangrijke toename in het verwachte verlies.

De lijst met indicaties is niet limitatief. Ook andere indicaties die wijzen op een mogelijke bijzondere waardevermindering kunnen in aanmerking worden genomen.

Bij ingebruikname worden de activa tegen historische kostprijs overgeboekt van de activa in aanbouw of ontwikkeling naar de activa ten behoeve van operationele activiteiten en vangt tevens de lineaire afschrijving ten laste van de winst- en verliesrekening aan.

Onderhoud

In relatie tot onderhoud wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds groot onderhoud en anderzijds preventief en correctief onderhoud. Voor het groot onderhoud wordt een MeerJarenOnderhoudsPlanning (MJOP) gehanteerd waarbinnen de verschillende onderhoudsprojecten voor 5 jaar vooruit worden gepland. De kosten van dit onderhoud worden doorgaans geactiveerd, aangezien het een verlenging van de levensduur en tenminste de handhaving van bestaande capaciteit, gebruiksmogelijkheden of kwaliteit betekent. Het preventief onderhoud wordt een jaar vooruit ingepland en correctief onderhoud dient om storingen te verhelpen. Dit zijn in de regel onderhoudskosten die betrekking hebben op het correct en betrouwbaar functioneren van assets. De kosten in verband met dit onderhoud worden direct ten laste van de exploitatierekening gebracht.

Leasing

Bij het aangaan van een overeenkomst beoordeelt RSG of de overeenkomst een lease is of omvat. Een overeenkomst is of omvat een lease ingeval aan de overeenkomst het recht kan worden ontleend om een bepaald actief gedurende een bepaalde periode te gebruiken in ruil voor een vergoeding. Met betrekking tot alle leases worden gebruiksrechtactiva verantwoord die het recht vertegenwoordigen om van de onderliggende activa gebruik te maken, alsook leaseverplichtingen die de verplichting vertegenwoordigen om leasebetalingen te voldoen. RSG past, in overeenstemming met de bepalingen in IFRS 16, het verantwoordingsmodel niet toe op

kortlopende leases (korter dan 12 maanden) en op leases van activa met een beperkte waarde (individuele waarde van minder dan EUR 5.000). De leasebetalingen die op kortlopende leases en leases met een beperkte waarde betrekking hebben, worden lineair als leasekosten in de winst- en verliesrekening verantwoord over de looptijd van het leasecontract.

Gebruiksrechtactiva worden in eerste instantie gewaardeerd tegen kostprijs, d.w.z. het bedrag dat gelijk is aan de leaseverplichting, en vervolgens tegen kostprijs minus eventuele geaccumuleerde afschrijvingen en bijzondere waardevermindervers verliezen, en worden gecorrigeerd voor eventuele herwaarderingen van de leaseverplichting. De gebruiksrechtactiva worden in dezelfde post opgenomen als gelijkaardige activa die eigendom zijn van Schiphol Group. Indien met de lease de eigendom van het onderliggend actief aan het eind van de leasetermijn wordt overgedragen of indien de kosten van het gebruiksrecht actief de uitoefening van een koopoptie omvatten, wordt het actief afgeschreven vanaf de ingangsdatum tot het eind van de gebruiksduur van het onderliggende actief. Indien met de lease de eigendom van het onderliggend actief aan het eind van de leasetermijn niet wordt overgedragen of indien de kosten van het gebruiksrecht geen koopoptie omvatten, wordt het gebruiksrecht actief afgeschreven over de leasetermijn of over de gebruiksduur, naargelang welke termijn korter is.

De leaseverplichting wordt gewaardeerd tegen de contante waarde van de leasebetalingen. De leaseverplichting wordt voor zowel de abonnementsgelden als de vaste aan het lease object gerelateerde onderhoudskosten gewaardeerd tegen de contante waarde van de leasebetalingen. De niet-vaste onderhoudskosten worden hierin niet meegenomen en derhalve als overige kosten in de verlies- en winstrekening verantwoord. RSG past hierbij de IFRS 16 richtlijn toe. Als in het leasecontract een onderliggend rentetarief vermeld staat, dan hanteert RSG dat rentetarief. Dat is de impliciete rentevoet. Als het leasecontract geen onderliggende rentetarief vermeldt, gebruikt RSG de incrementele debetrentevoet (= marginale rentevoet). Deze incrementele debetrentevoet is het rentepercentage dat RSG zou moeten betalen over leningen met dezelfde startdatum en dezelfde looptijd als het leasecontract. De incrementele debetrentevoet wordt berekend op basis van mid-swaprentes van Bloomberg en creditspreads op basis van beursgenoteerde obligaties van RSG en die van vergelijkbare bedrijven⁵.

Een aanpassing van de leaseverplichting (en daarmee aanpassing van de boekwaarde van het gebruiksrecht actief) kan zich voordoen als gevolg van een wijziging van de leasetermijn, een wijziging van toekomstige leasebetalingen of een verandering in de beoordeling van een aankoopoptie voor het onderliggende actief.

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

⁵ Uit Bloomberg (financieel informatiesysteem) wordt de euro swap rente afgelezen voor verschillende looptijden (e.g. 5 jaar, 7 jaar etc). Het midden tussen de 'Bid' en 'Ask' koersen wordt hiervoor gebruikt. Derhalve de uitdrukking 'mid-swap'.

De creditspread wordt bepaald door het verschil te bereken tussen de mid-swap rate en de 'yield to maturity' op beursgenoteerde obligaties van Schiphol en vergelijkbare bedrijven

RSG heeft diverse aan Euronext genoteerde obligaties met verschillende looptijden. Bijvoorbeeld ISIN-nummers XS1301052202, XS2153459123 en XS1900101046. Deze worden regelmatig verhandeld en op basis hiervan kan een koers en 'yield to maturity' bepaald.

RSG ontvangt van verschillende banken een inschatting van onze credit spreads. De banken bepalen deze op de wijze zoals hierboven omschreven. Ze kijken naar obligaties van RSG en vergelijkbare bedrijven. Er kan geen specifieke weging genoemd worden. In het algemeen wordt er bij voorkeur gekeken naar obligaties van RSG. Als daar datapunten missen (bijvoorbeeld specifieke looptijden) dan wordt het aangevuld met obligaties van vergelijkbare bedrijven.

5.2.4.3 Financiële verantwoording

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

- Separaat inzichtelijk voor volledig en deels toegerekende activa
- Separaat voor activa niet zijnde grote investeringen en anderzijds de grote investeringen die volgens de nuïteitenmethode worden verantwoord

De RAB wordt verlaagd met afschrijvingen, verkopen en bijzondere waardeverminderingen en verhoogd met activeringen op het moment van ingebruikname. De overgang van een actief uit de RAB van de ene PMC naar een andere PMC, als gevolg van een andere mate van gebruik, resulteert niet in een andere waardering van het desbetreffende actief.

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 naar rato 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 en auto's en voertuigen van sneeuw- en gladheidbestrijding. De opbrengst, afboeking activa en winst/ verlies van deze verkopen, wordt geregistreerd op de PMC die de activa voorafgaand aan het moment van verkoop 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 RSG heeft betaald op het vroegste moment in de tijd dat RSG 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 toegerekend naar rato van de verdeelsleutel van het activum in het Toerekeningssysteem.

Indien vooraf gebudgetteerd komen boekwinsten- of verliezen als gevolg van verkoop van activa aan derden via de havengelden ten goede of ten laste van gebruikers. Deze worden meegenomen in de consultatie en worden verwerkt in de tarieven van de eerstvolgende periode. Indien niet gebudgetteerd komen boekwinsten of – verliezen achteraf door middel van verrekening eveneens ten goede of ten laste van gebruikers. Effecten voor de havengelden worden meegenomen op het moment van verrekenen, op het eerstvolgende tariefvaststellingsmoment 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 RSG (Oracle) in de submodules projecten (gedurende investeringsfase) respectievelijk 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 tijde van de goedkeuring van de investeringsaanvraag (“-Decision Gate Template”) de allocatiesleutel voorgesteld. Basis hiervoor is het verwachte feitelijke gebruik. De definitieve sleutel wordt op het moment van ingebruikname ingevoerd in de activamodule van Oracle waarna activering plaatsvindt. Eenmaal per drie jaar wordt op basis van uitgevoerde metingen het feitelijke gebruik van het activum vastgesteld en wordt de allocatiesleutel zo nodig aangepast. De ex ante bepaling van de allocatiesleutels voor de driejaarlijkse tariefconsultatie vindt eens per drie jaar plaats.

Te allen tijde wordt het (wettelijk voorgeschreven) toerekeningsprincipe ‘de gebruiker betaalt’ toegepast en niet het principe ‘de veroorzaker betaalt’. Gevolgen van Aviation activiteiten in het terminal complex bij Non-Aviation kunnen niet worden toegerekend aan Aviation. Onderstaand een aantal voorbeelden:

- Al dan niet tijdelijke opbrengstenderving
- Schadeloosstelling voor al dan niet tijdelijk verlies van opbrengst potentieel
- Verband houdende advieskosten
- Veroorzaakte desinvesteringen van zowel eigen assets, als (afkoop van desinvesteringen aan) assets van concessionarissen en huurders
- Veroorzaakte verplaatsingskosten, waarbij dit in de brede zin geïnterpreteerd wordt als het zorgen dat verplaatst kan worden door het realiseren en inrichten van vervangende ruimten
- Verhuiskosten, waarbij verhuiskosten geïnterpreteerd dient te worden in enge zin van het woord, d.w.z. alleen de kosten verbonden aan de fysieke verplaatsing.

Als voorbeeld kan worden genoemd een winkel die moet wijken in de terminal voor een uitbreiding van een security filter. De winkel kan hierdoor nadelige gevolgen ondervinden. Deze nadelige gevolgen kunnen divers van aard zijn.

Deze lijst is niet limitatief. Er kunnen zich in de toekomst situaties voordoen die niet hierboven specifiek benoemd zijn, maar wel volgens hetzelfde principe worden toegerekend.

Als uitzondering op het bovenstaande kunnen kosten van andere BA's als gevolg van een Aviation-activiteit wel voor rekening van Aviation komen (eventueel in de vorm van een doorbelasting) ingeval van:

- Sloop (conform definitie in Accounting Manual paragraaf 3.2.6.)

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 Fusion Assets (hierna kort "Oracle"). Binnen het activaregister wordt onderscheid gemaakt in 4 niveaus:

1. Activumrekening: dit is het hoogste niveau van de activa indeling, ook wel Balance Account genoemd.
2. Major category: dit is het eerstvolgende niveau van activa indeling.
3. Minor category: dit is het laagste aggregatieniveau binnen de activa-indeling.
4. Individueel activum.

Op het moment van ingebruikname van het activum (waaronder begrepen de gebruiksrecht activa die op basis van een lease worden verkregen) 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:

- Activanummer
- Activa-omschrijving
- Aanschafwaarde
- Economische levensduur
- Kostenplaats
- 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, alsmede de beschrijving in paragraaf 6.2.1. waarbij redenen worden opgesomd om af te wijken van de standaard afschrijvingstermijn

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-allocatiesleutel. De PMC-allocatiesleutel 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 % Concessies etc.)
- B. Sleutels die centraal worden vastgesteld voor gebruik door meerdere afdelingen (periodieke meting):
 - a. Vierkante meter verdeling Terminalcomplex
 - b. Verkeersarealen (7 arealen met ieder hun eigen telling en sleutel)

C. Overige:

- a. Investeringsprojecten voor meer dan 1 PMC, waarbij de eerdergenoemde 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. Voorbeeld hiervan zijn de Schiphol Dynamic Displays (passagiersinformatie op schermen).
- b. Registratie diverse activiteiten
De per actief vastgestelde sleutel heeft voornamelijk betrekking op IT-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% (gebaseerd op de activa administratie maart 2020) van de activawaarde van RSG.

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

RSG heeft de verplichting om jaarlijks een financiële verantwoording op te stellen voor luchtvaartactiviteiten (Regulatory Accounts). Deze financiële verantwoording bevat:

- a. Een overzicht van de categorieën van materiële vaste activa
- b. Een gespecificeerd overzicht van de kosten en opbrengsten die betrekking hebben op de luchtvaartactiviteiten
- c. Een specificatie van de bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten
- d. Een specificatie van de stand van het begin en het einde van het betreffende boekjaar van de verrekeningen
- e. Een specificatie van de in het afgelopen boekjaar in gebruik genomen activa
- f. Een specificatie van de in artikel 8.25dg, tiende lid, van de wet bedoelde efficiëncyprikkel investeringen
- g. Een specificatie van het over het afgelopen boekjaar gerealiseerde efficiëntieresultaat.

Zie ook art. 30 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol voor een uitgebreide beschrijving van de punten onder a. t/m g.

De financiële informatie in deze verantwoording is hetzelfde als de informatie in de externe Jaarrekening van RSG met betrekking tot de business area Aviation (bestaande uit de PMC Aviation en PMC Security) plus enkele specifieke correcties voor de Wet luchtvaart die extracomptabel worden bijgehouden en verifieerbaar zijn 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 RSG met uitzondering van 4 specifieke items (zie onder 5.2.4). Ten aanzien van de verdere uitwerking van punt 3 van deze 4 items (zie onder 5.2.4) wordt het volgende opgemerkt:

Voor de waarde van activa en de afschrijvingskosten, die samenhangen met grote investeringen, geldt een specifieke berekeningswijze (unuïteitenmethode, art. 29 lid 9). 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 RSG op het moment van het investeringsbesluit. De gebruiksprognose wordt berekend met behulp van de volgende elementen:

- Maximumcapaciteit uitgedrukt in de van toepassing zijnde productie-eenheden van de betreffende infrastructuur, inclusief toegevoegde capaciteit
- Toegevoegde capaciteit van de grote investering
- Verkeer- en vervoersprognose

Voor toepassing van de unïteitenmethode wordt bepaald of sprake is van initiële overcapaciteit. De capaciteit wordt bepaald door de gestelde capaciteits- en kwaliteitsnormen. Schiphol dimensioneert haar capaciteit niet op de hoogst mogelijk voorkomende piek, maar accepteert een ondercapaciteit op piekmomenten. Deze normen en grenzen worden bepaald door de proceseigenaren van de verschillende processtappen in overleg met de airlines en gebruikers. Hierbij wordt rekening gehouden met het aantal momenten dat een hogere capaciteitsvraag optreedt, welke maatregelen in deze gevallen kunnen worden genomen en de impact op andere luchthaven- en airlines processen in het geval dat een bottleneck optreedt. Kortom er wordt een overwogen risico inschatting gemaakt om te komen tot een bedrijfseconomische optimaal sector resultaat.

In het algemeen kan gesteld worden dat voor de meeste luchthavenprocessen piekcapaciteiten relevanter zijn dan jaarcapaciteiten. De maatgevende capaciteit van luchthavenprocessen wordt bepaald door de eigenschappen van de verschillende processtappen. De capaciteit van processen is afhankelijk van het aantal vliegtuigen en/of passagiers, koffers, auto's, etc. en van locatie. Het ene deelproces wordt gestuurd door vertrekkende passagiersstromen, het andere door aankomende passagiersstromen of transfer passagiersstromen. Processen kunnen een absoluut maximum hebben wat niet kan worden overschreden (bijvoorbeeld slechts 1 vliegtuig gelijktijdig op een opstelplaats) en andere processen kennen een iets flexibeler maximum doordat er een wachtrij kan zijn (bijvoorbeeld bij een security filter) of minder absoluut waarneembaar zijn (bij voorbeeld gelijktijdig verblijvende passagiers in een lounge). De tijdseenheid waarin de piekcapaciteit van een processtap wordt uitgedrukt verschilt daarmee ook (uren, kwartieren, 5 minuten).

Op basis van parameters wordt het aanbod bepaald en op basis van de planregels en normen vervolgens de gewenste capaciteit. Voorbeeld: op basis van een geprognoseerd vluchtschema en parameters zoals het aandeel van de passagiers die gebruik maken van internet check-in, het gebruik maken van selfservicevoorzieningen door passagiers, de gemiddelde groepsgrootte, verdeling Schengen/ niet-Schengen, aantal stuks bagage per passagier, loopsnelheid, gebruikte modaliteit, wordt berekend hoeveel passagiers het aanbod voor een check-in proces op een specifieke locatie vormen. Op basis van normen zoals vierkante meters wachtruimte per passagier en maximale wachttijd wordt dan de benodigde capaciteit berekend. De normen en rekenparameters worden in het kader van het Integral Capacity Plan (ICP) jaarlijks met de airlines getoetst en waar nodig gevalideerd op basis van de meest actuele inzichten. Deze normen en parameters zijn, waar nodig, gedifferentieerd naar proces, locatie of klantgroep. Dit wordt vastgelegd in het 'ICP Framework and Preconditions' document.

Enkele voorbeelden van parameters en normen die voor specifieke processen op Schiphol worden gebruikt zijn:

Capaciteitsbepaling Vertrekhal:

- De hierbij behorende parameters en normen zijn als volgt:
- Het geprognoseerde vluchtschema
- Allocatieregels van airlines per vertrekhal (zoals opgenomen in de CIDAR: Check-In Desks Allocation Rules)

- Een gemiddeld meldpatroon van de passagier. Op basis van historische data X% van de passagiers komt 90 minuten voor vertrek van de vlucht de vertrekhal binnen.

Capaciteitsbepaling Security:

- De doorstroomsnelheid (variërend tussen de 2,0 – 3,0 passagiers per minuut en per securitylane)
- Wachttijdnormering (95% van de economy passagiers binnen de 10 minuten door het securityproces)

Capaciteitsbepaling check-in voorzieningen:

- Gemiddelde procestijd aan een check-in/drop-off balie (variërend tussen de 80 en 135 seconde)
- Vierkante meters per passagier in het procesgebied (1,8 vierkante meter per passagier)

Capaciteitsbepaling Gates:

- Planregels (zoals opgenomen in de RASAS: Regulations Aircraft Stand Allocation Schiphol)
- Aantal gates buiten gebruik als gevolg van onderhoud en projecten (variërend tussen de 2 en 6 gates)

Bij aanvang van de Wet luchtvaart is voor de op dat moment aanwezige activa alleen de Polderbaan als grote investering opgenomen.

Na ingebruikname van de Polderbaan in 2003 is deze tot 2007 afgeschreven op de gebruikelijke lineaire wijze. Onder de nieuwe regulering zijn de resterende boekwaarde en de resterende levensduur gebruikt als startwaarden voor toepassing van de unuiteitenberekening.

Aangezien de capaciteit altijd wordt bepaald door het gehele banenstelsel, kan er geen aparte groei van het capaciteitsgebruik van de Polderbaan worden onderkend. De gebruiksprognose van de Polderbaan 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 mogelijk parallel starten.
2. Vaststelling van de capaciteit zonder de Polderbaan. Deze is gesteld op de capaciteit van het 5-banenstelsel zonder het deel van de Polderbaan 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 Polderbaan 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, voor zover deze binnen de Businessplanperiode 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 gelijkgesteld 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 Polderbaan is gelijk aan het gebruik van de Polderbaan (6) gedeeld door de capaciteit van de Polderbaan (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 Toerekeningssysteem wordt opgesteld. Dit gebeurt in principe per 6 jaar. Voor de eerste en de tweede periode na inwerkingtreding van de nieuwe Wet luchtvaart is dit 3 jaar (2019 tot en met 2021 en 2022 tot en met 2024).

Bovenstaande informatie/ resultaten zullen bij de eerstkomende consultatie met de luchtvaartmaatschappijen worden voorgelegd. In de consultatie zal eveneens duidelijk worden aangegeven aan welke documenten de data zijn ontleend. 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 in gaat. Correctie vindt aldus plaats in de toekomstige afschrijvingen.

Herinvesteringen na ingebruikname maken geen onderdeel uit van de unuïteitenmethode. De herinvesteringen worden, voor zover deze voldoen aan de in IFRS gestelde eisen, in overeenstemming met IFRS geactiveerd in de regulatory Asset Base bij ingebruikname en lineair afgeschreven over de levensduur van het desbetreffende component. Zie hiervoor bijlage 1.1 Overzicht standaard afschrijvingstermijnen materiële vaste activa.

Bouwrente

De wijze waarop bouwrente wordt berekend volgens de Wet luchtvaart (bijlage bij artikel 32), wijkt af van de berekening van bouwrente zoals deze wordt toegepast ten behoeve van de externe Jaarrekening.

In de externe Jaarrekening van RSG is, 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 de minimale omvang 10 miljoen euro 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 de berekening van bouwrente in de externe Jaarrekening en de berekening in de verantwoording op basis van de Wet luchtvaart zijn:

- De externe Jaarrekening hanteert alleen bouwrente voor investeringen die een vervaardigingsduur hebben van meer dan 1 jaar en een minimale investering van 10 miljoen euro terwijl dit bij de Wet luchtvaart voor alle investeringen is toegestaan.
- 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.
- De externe Jaarrekening gebruikt als percentage de betaalde kosten van vreemd vermogen terwijl voor de Wet luchtvaart de WACC van toepassing is. Verwezen wordt naar het hoofdstuk in het Toerekeningssysteem waar de WACC wordt beschreven.
- De correctie op de bouwrente vindt plaats vanaf 1 januari 2007. Er vindt geen correctie met terugwerkende kracht op het verleden plaats omdat onder de oude regels 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 Wet luchtvaart en hebben betrekking op het afgesloten jaar. Van de opgebouwde verrekening over het afgelopen jaar wordt aangegeven in welke jaren deze verrekening in de toekomstige tarieven wordt verwerkt. Daarnaast wordt in de financiële verantwoording van het afgelopen jaar een overzicht opgenomen van de in het jaar in de tarieven verwerkte verrekening van de afgelopen boekjaren.

In overeenstemming met Artikel 8.25dg verrekent Schiphol:

- lid 1: Verschillen tussen geraamde en werkelijke opbrengsten en kosten, in verband met prognoses en de realisatie van het volume van het verkeer en vervoer, zoals volgt uit de financiële verantwoordingen
- lid 2: Aanpassing van de tarieven voor beveiliging, de meeropbrengst uit de tarieven voor beveiliging die zijn verkregen nadat een structurele maatregel is ingetrokken en de tarieven voor de beveiliging van de burgerluchtvaart nog niet dienovereenkomstig zijn aangepast, zoals volgt uit de financiële verantwoordingen
- lid 3: De omzet als gevolg van het verschil tussen het door Schiphol in rekening gebrachte tarief en het tarief dat door Schiphol is vastgesteld naar aanleiding van een genomen besluit van de Autoriteit Consument en Markt. Dit volgt uit de financiële verantwoordingen
- lid 4: De omzet als gevolg van het verschil tussen het door Schiphol in rekening gebrachte tarief en het tarief dat door Schiphol is vastgesteld naar aanleiding van een genomen besluit van de Autoriteit Consument en Markt of een rechterlijke uitspraak. Dit volgt uit de financiële verantwoordingen.
- lid 5: De toe- of afname van de omzet als gevolg van een besluit van de Autoriteit Consument en Markt of een besluit van de rechter dat gevolgen heeft voor de structuur van een deel van de tarieven. Dit volgt uit de financiële verantwoordingen.
- lid 6: Het verschil in afschrijvings-, vermogens- en operationele kosten zoals opgenomen in de investeringsbegroting en de werkelijke afschrijvings-, vermogens- en operationele kosten zoals deze volgen uit de financiële verantwoordingen.
- lid 7: De verschillen tussen de geraamde en de werkelijke kosten in verband met activiteiten op verzoek van een gebruiker dan wel opgelegd door de overheid. Deze verschillen volgen uit de financiële verantwoordingen.
- lid 8: De exploitant van de luchthaven verrekent met het oog op een in artikel 8.25d, vierde en vijfde lid, bedoelde aanpassing van de tarieven, en met inachtneming van deze leden, de toe- of afname van de kosten, die het gevolg is van het aanvangen, respectievelijk ophouden te bestaan van de in artikel 8.25db, tweede lid, bedoelde uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden. De in dit lid bedoelde toe- of afname van de kosten volgt uit de financiële verantwoordingen.
- lid 9: Indien de daadwerkelijke investeringsuitgaven lager zijn dan de investeringsbegroting en het verschil tussen de uitgaven en de begroting groter is dan bij het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol vastgestelde percentage van 5%, verrekent Schiphol dit verschil gedurende de resterende jaren van de tariefperiode van drie jaar, waarin het investeringsproject, of onderdeel daarvan in gebruik wordt genomen en de direct daarop volgende periode van drie jaar. De verrekening van het verschil in de voornoemde periode is gelijk aan de helft van het verschil in de jaarlijkse afschrijvings-, vermogens-, en operationele kosten dat het gevolg is van het verschil tussen de investeringsbegroting en de daadwerkelijke uitgaven van het investeringsproject. Het verschil volgt uit de financiële verantwoordingen.
- lid 10: Indien de daadwerkelijke investeringsuitgaven hoger zijn dan de investeringsbegroting en het verschil tussen die uitgaven en de begroting groter is dan de bij het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol vast te stellen percentage blijft, in afwijking van het voorgaande lid 9, het verschil in afschrijvings-, vermogens-, en operationele kosten dat voortvloeit uit het verschil tussen daadwerkelijke investeringsuitgaven en de investeringsbegroting buiten de kosten en de tarieven gedurende de resterende jaren van de tariefperiode, waarin het investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan in gebruik wordt genomen, en de direct daarop volgende periode van drie jaar. Het voorgaande van dit lid 10 is niet van toepassing indien en voor zover het verschil tussen de investeringsbegroting en

de hogere daadwerkelijke investeringsuitgaven het gevolg is van uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden.

- lid 11: Het verschil tussen de geraamde en de daadwerkelijke kosten in verband met verzekeringspremies tegen schade als gevolg van terrorisme, zoals volgt uit de financiële verantwoordingen.
- lid 12: De verschillen tussen de geraamde en de daadwerkelijke kosten in verband met een uitstel van de uitvoering van activiteiten ten opzichte van de prognose, zoals volgt uit de financiële verantwoordingen.

De wijze waarop de verrekeningen worden verspreid over de volgende boekjaren, is nader geregeld in het vigerende Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, artikel 20.

5.2.6.1 Verrekenregels efficiëntieprikkel investeringen \geq € 20 miljoen gealloceerd aan luchtvaartactiviteiten (Aviation en Security tezamen):

Hieronder wordt een beschrijving gegeven hoe binnen Schiphol investeringsvoorstellen en de allocatie hiervan naar luchtvaartactiviteiten tot stand komen. Vervolgens wordt beschreven hoe de registratie van een project in de systemen van Schiphol en de besluitvorming hierover plaatsvindt. Tot slot wordt beschreven hoe de vaststelling van het eventuele (in) efficiëntieresultaat plaatsvindt. Hierbij wordt aangegeven hoe de taken en verantwoordelijkheden binnen deze processen in de Schiphol organisatie zijn belegd.

Investeringsvoorstellen

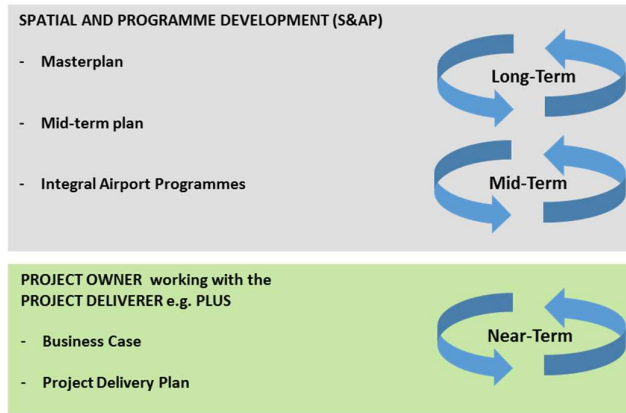
De afdeling Strategy & Airport Planning (S&AP) is verantwoordelijk voor de lange- en middellange termijn ontwikkeling van de luchthaven, zoals opgenomen in het Masterplan en het Mid-term plan. De behoeften van senior users (zoals bijv. Airport Operations & Aviation Partnerships, Safety Security & Environment en Assetmanagement) die voortkomen uit de 24/7 operatie, uit het beheer van de bedrijfsmiddelen en de infrastructuur evenals vanuit de belangrijke stakeholders worden in het Masterplan en Mid-term plan (MTP) meegenomen. Het MTP zet de hoofd ontwikkelrichting van de luchthaven uiteen die vervolgens vertaald wordt in het Business Plan, verrijkt met hetgeen elders noodzakelijk is voor de operatie. Het MTP en het Business Plan vormen tezamen de totale investeringsportfolio.

Asset gerelateerde ontwikkelingen zoals opgenomen in voornoemde plannen vormen de input van het zogenoemde Capital Lifecycle proces. Het Capital Lifecycle proces heeft tot doel een gecontroleerde realisatie van deze Assets door middel van vier Decision Gates die ieder toezien op een specifiek onderdeel van asset ontwikkeling.

Het proces begint bij S&AP die de maakbaarheid (is er voldoende mankracht), haalbaarheid (past het in de operatie) en financierbaarheid van het totale investeringsportfolio beoordeelt. Initiatieven voor nieuwe assets worden door S&AP getoetst tegen het totale investeringsportfolio, met als doel zeker te stellen dat nieuwe asset initiatieven realiseerbaar en van toegevoegde waarde zijn, alvorens over te gaan tot verdere uitwerking. S&AP houdt het overzicht op het totale investeringsportfolio door asset ontwikkelingen logisch te bundelen in drie Airport Programma's (Terminal & airside, Bagage en Landzijdige bereikbaarheid & vastgoed). Deze programma's overzien en coördineren met elkaar samenhangende projecten (integraliteit), teneinde te borgen dat projecten elkaar niet verstoren en dat de beoogde toegevoegde waarde voor de organisatie geleverd wordt.

Het Capital Lifecycle proces omvat:

- Het integrale proces van ontwikkeling van oplossingen tot het opleveren en evalueren van nieuwe bedrijfsmiddelen en infrastructuur (dit proces is georganiseerd in fases en stadia),
- Beschrijving van rollen, verantwoordelijkheden en controles (besturing door middel van de Capital Lifecycle Board (CLB) en besluitvormingsmomenten).
- Voor alle asset gerelateerde oplossingen en projecten (CAPEX), wordt het Capital Lifecycle proces gehanteerd. Alle initiatieven groter dan € 500.000 moeten voor besluitvorming naar de CLB.



De Airport Programme Leads van de drie Airport Programma's binnen S&AP zijn verantwoordelijk ⁶voor het samenstellen van de integrale programma's en de uitwerking van strategische onderwerpen tot en met Decision Gate 2 van de Capital Lifecycle. Niet strategische onderwerpen worden door een Project Owner direct vanaf Decision Gate 1 opgepakt.

S&AP draagt na Decision Gate 2 de vastgestelde scope van een project over aan een Project Owner (PO). De Project Owner wordt vervolgens verantwoordelijk voor het aansturen van de realisatie van het project. Daaronder verstaan het opstellen van een Programme van Eisen, een ontwerp, het verder verfijnen van de business case, etc. waarop – na Decision Gate 4 – de fysieke realisatie begint. De Project Owner doet dit samen met de Project Deliverer (PD) (afdeling Schiphol Projects) die namens hem de feitelijke realisatie aanstuurt inclusief het aansturen van de aannemer.

De PO is verantwoordelijk voor de juiste en volledige uitvoering van projecten door de PD. Zodra een PO en PD zijn benoemd, wordt een Project Board samengesteld. De PO is voorzitter van deze Project Board waarin ook vertegenwoordigers van de toekomstige gebruikers (senior users) zitting nemen. De Project Board is het hoogste managementniveau van een project in uitvoering en bepaalt de richting en neemt belangrijke besluiten van het project. De PD legt verantwoording over de voortgang van het project af aan de PO en aan de CLB.

Binnen Schiphol wordt een gestandaardiseerde projectmanagement methode gehanteerd op basis van Prince2⁷. Binnen Prince2 wordt een project gedefinieerd als tijdelijke organisatie met als doelstelling het creëren van één of meer resultaten/producten, gebaseerd op een gezamenlijke business afweging. Een investeringsproject kan onderdeel zijn van een cluster van meerdere projecten en toch zelfstandig worden aangemerkt als een project in het kader van de efficiëntieprikkels. Dit is afhankelijk van de volgende criteria: inkoopstrategie, locatie, planning, management, gebruiker van het product (senior user) of op te leveren producten.

In het investeringsplan kunnen binnen de drie programma's verschillende projecten worden gebundeld bijvoorbeeld op thema.

⁶ De Programme lead is de persoon (personen) die verantwoordelijk is (zijn) voor een specifiek domein op Schiphol en de afstemming van projecten daarbinnen (ruimtelijk, volgorde, etc). Er zijn drie domeinen/clusters te onderscheiden: Terminal en airside, Bagage en Landzijdige bereikbaarheid en Vastgoed

⁷ PRINCE2 (acroniem voor Projects in Controlled Environment, version 2) is een methode voor projectmanagement. Deze methode is gericht op het management, de besturing en de organisatie van een project en is ontwikkeld door de Britse semi-overheidsorganisatie Office of Government Commerce (OGC).

overschrijding tussen de daadwerkelijke investeringsuitgaven en de vastgestelde begroting in DG4 (artikel 8.25df lid 4) van een investeringsproject meer is dan 5% komen voor een bepaalde periode de kosten die het gevolg zijn van deze overschrijding volledig ten laste van Schiphol, terwijl kostenvoordelen voor een bepaalde periode in gelijke mate worden verdeeld tussen de exploitant van de luchthaven en de gebruikers. Dit geeft Schiphol een prikkel om de daadwerkelijke kosten van een investeringsproject binnen de vastgestelde begroting te houden. Voor aanvang van een dergelijk project wordt een projectgroep opgericht waaraan alle gebruikers en representatieve organisaties kunnen deelnemen. De informatievoorziening door de exploitant van de luchthaven aan de leden van deze projectgroep, het informele overleg en de formele raadpleging zijn erop gericht gebruikers een optimale verhouding tussen prijs en kwaliteit te bieden en tot een realistische begroting te komen. Binnen iedere projectgroep zullen nadere procesafspraken worden gemaakt die worden vastgelegd in een project specifieke Terms of Reference.

De afdeling Portfoliomanagement is verantwoordelijk voor het signaleren van toekomstige projecten waarop het systeem van de efficiëntieprikkel van toepassing is (o.b.v. raming DG 2). Na de signalering door Portfoliomanagement, wordt op instigatie van de afdeling Pricing een Wet luchtvaart projectgroep (artikel 8.25df lid 1) gevormd. Vervolgens worden de functionele eisen en de raming van het project uitgewerkt (tussen DG 2 en DG 3) en ter consultatie voorgelegd aan de betreffende projectgroep.

Na afronding van de ontwerpfase van een project wordt de begroting voor de daadwerkelijke realisatie van het project opgesteld en ingebracht ter goedkeuring in de CLB (dit is in DG 4). Vervolgens wordt de begroting vastgesteld met de Wet luchtvaart projectgroep (artikel 8.25df lid 4). Bij het bepalen van het efficiëntieresultaat wordt deze goedgekeurde begroting vergeleken met de realisatie van het project en gedeeld met de Wet Luchtvaart projectgroep, zoals vastgesteld in het (voorlopig) End of Project Report (artikel 8.25df lid 5). Onderdeel van de begroting zijn voorzieningen voor changes en risico's. ~~De realisatie op de voorzieningen voor risico's wordt uitgesloten voor het bepalen van het efficiëntieresultaat omdat het al dan niet voordoen van risico's en daarmee samenhangende kosten geen (in) efficiëntieresultaat betreft.~~ De projectbegroting wordt door de betrokken Projectcontroller vastgelegd in het systeem Oracle Projects.

Om een goed inzicht in de investeringsuitgaven te houden tijdens ontwerp en realisatie van het project wordt het investeringsproject ingericht met een taakstructuur in Oracle Projects. In de taakstructuur wordt een onderscheid gemaakt naar verschillende soorten projectkosten, waardoor de PD goed in staat is het project financieel te sturen en te beheersen.

Change- en risicomanagement:

In de documenten die ter besluitvorming in de CLB worden ingebracht, zijn budgetten (voorzieningen) opgenomen voor changes en risico's die zich gedurende het investeringsproject kunnen voordoen. In de grotere investeringsprojecten zijn voor het beheersen van zowel de changes als de risico's aparte procedures opgesteld en functionarissen benoemd in de rol van Configuratie, Issue en Change Manager en/of Risico Manager.

Changemanagement (Wijzigingenbeheer)

Indien een change zich voordoet, wordt een impactanalyse gemaakt op tijd, geld en kwaliteit en de impact op de End of Project of EOP (totale te verwachten projectkosten/investeringsuitgaven). Er bestaan globaal twee soorten changes: changes die gedurende het project nodig blijken om de vastgestelde scope te kunnen realiseren en changes die de eerder vastgestelde scope doen veranderen. Het changebudget wat onderdeel is van de projectraming en uiteindelijke begroting kan volgens een vastgestelde changeprocedure worden gebruikt voor wijzigingen die binnen de scope van het project vallen. Voor een verkleining of vergroting van de originele scope (scopewijziging) zal de projectraming en begroting van het investeringsproject aangepast moeten worden en het benodigde budget worden aangevraagd of worden teruggegeven in de CLB. Indien er sprake is van een project met een Wet Luchtvaart projectgroep dan zal deze scopewijziging apart in de Wet luchtvaart projectgroep ter consultatie voorgelegd moeten worden (conform Artikel 8.25df lid 6). Het administreren van het gebruik van changebudget wordt gedaan in een samenspraak tussen de Configuratie, Issue en Change Manager en de Projectcontroller.

Risicomanagement

Risicomanagement draagt bij aan het inzichtelijk maken van risico's op de (project-) doelstellingen, zowel van hun oorzaken, gevolgen, waarschijnlijkheid, impact(en) en timing als van de keuze voor maatregelen door het anticiperen daarop. De Risico Manager van het project houdt zich bezig met risico-identificatie, risicobeoordeling en planning en implementatie van beheersmaatregelen. De geïdentificeerde risico's worden vastgelegd in een risicoregister, waarin een opsomming staat van deze risico's (inclusief beschrijving en beoordeling) en mogelijke beheersmaatregelen die Schiphol heeft geïdentificeerd. Het risicobudget dat wordt aangevraagd als onderdeel van een raming of de begroting is gekoppeld aan het risicoregister en kan worden aangesproken als een risico uit het risicoregister zich voordoet. Indien een risico zich voordoet, wordt een impactanalyse gemaakt op tijd, geld en kwaliteit op de EOP. ~~Als de aan risico gerelateerde uitgaven lager of hoger zijn dan begroot, dan worden zowel de onderschrijding als de overschrijding buiten beschouwing gelaten bij de bepaling van de efficiëntieprikkel. Een onderschrijding van een begrotingspost, waarvoor tevens een risico is opgenomen in het risicoregister, mag niet leiden tot een bonus voor Schiphol, en bij een overschrijding mag geen sprake zijn van een malus.~~

Het administreren van het gebruik van risicobudget wordt gedaan in een samenwerking tussen de Risico Manager en de Projectcontroller.

Bepalen (in) efficiëntieprikkel

Op het moment dat het nieuwe asset in gebruik wordt genomen, wordt een (voorlopig) financieel opleverprotocol opgesteld door de Projectcontroller op basis van de projectuitgaven die tot en met de ingebruikname datum verwerkt zijn in de projectadministratie. Op het moment van de ingebruikname van het nieuwe asset is nog geen volledig inzicht in de totale projectuitgaven, omdat het project nog niet volledig is afgerond. Vanwege operationele druk worden de assets vaak eerder in gebruik genomen dan dat het hele project afgerond is. Als gevolg daarvan zijn er altijd nog restpunten (nazorgfase) en tijdens gebruik geconstateerde tekortkomingen die hersteld moeten worden. Hieruit volgen kosten die niet direct in te schatten zijn op het moment van ingebruikname. Na een periode van zes maanden na de datum van ingebruikname is voldoende inzicht in het benodigde kosten voor nazorg, en eventuele herstelwerkzaamheden en zal op basis van het (voorlopig) End of Project Report de vergelijking tussen vastgestelde begroting en realisatie kunnen plaatsvinden. Hierbij zullen nog inschattingen gemaakt moeten worden van de laatste uitgaven ten behoeve van resterende restpunten. De Projectcontroller levert in samenspraak met de Projectmanager en de Navigator de rapportage met de vergelijking vastgestelde begroting versus werkelijke kosten (artikel 8.25df lid 5). De afdeling Pricing registreert het effect van de efficiëntieprikkel extra comptabel (niet in Oracle Projects, maar in Excel) en verwerkt deze in de jaarlijkse verrekening (zie Artikel 8.25dg lid 9 en 10).

Uitgangspunten bepaling efficiëntieprikkel:

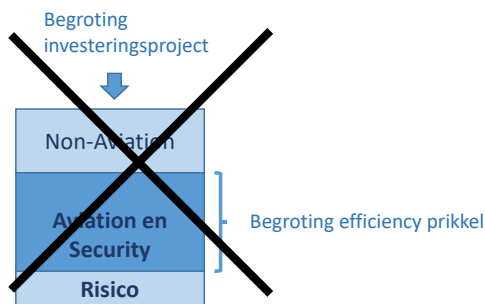
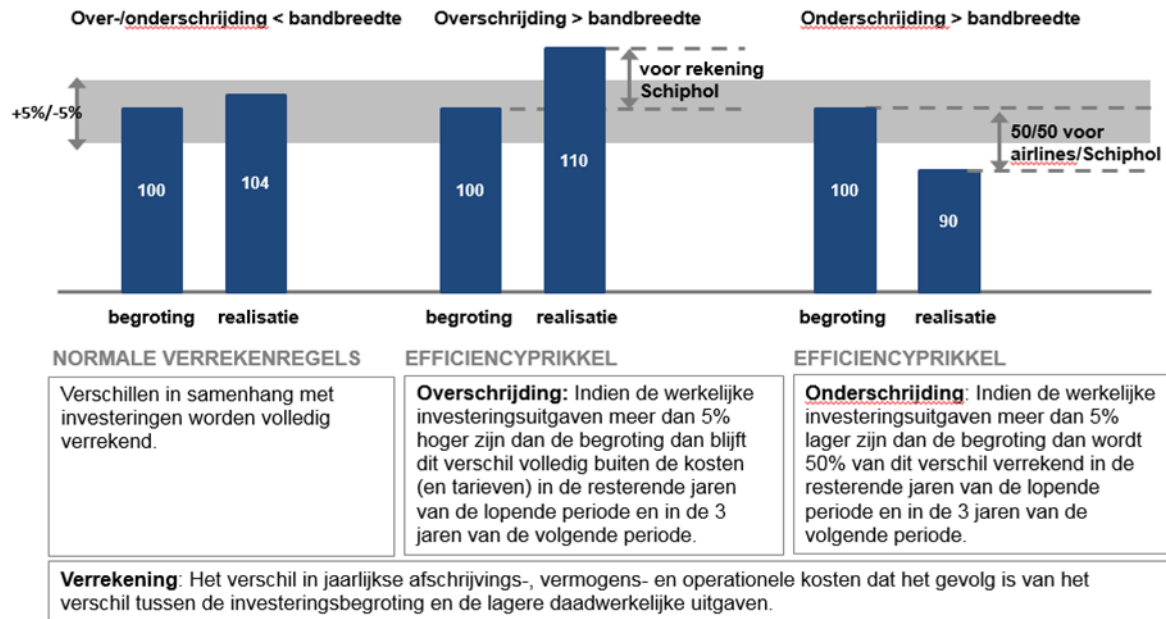
- Het systeem van de efficiëntieprikkel is uitsluitend van toepassing op het deel van de uitgaven voor luchtvaartactiviteiten (= Aviation en Security tezamen). De sleutel van de totale uitgaven per investeringsproject voor bepaling van het deel van luchtvaartactiviteiten wordt vastgesteld op basis van toekomstig gebruik van de assets. De toegepaste sleutel wordt vastgelegd in het ADP en maakt onderdeel uit van de consultatieprocedure van het investeringsprogramma.⁸
- Het systeem van de efficiëntieprikkel is niet van toepassing indien de geprognosticeerde investeringsuitgaven voor luchtvaartactiviteiten lager zijn dan €20 miljoen. Dit wordt vastgesteld op basis van de indicatie of raming die voorligt bij besluitvorming in DG 2.
- Het systeem van de efficiëntieprikkel wordt bepaald door vergelijking van de vastgestelde goedgekeurde begroting (uit DG 4, ~~exclusief~~ **inclusief** de voorzieningen voor risico's) van het investeringsproject voor luchtvaartactiviteiten, met de werkelijke investeringsuitgaven (~~exclusief~~ **inclusief** uitgaven voor voorkomen en beheersing van risico's) van het investeringsproject voor luchtvaartactiviteiten.

⁸ Afhankelijk van de fase waarin het project zich bevindt wordt de dan bekende sleutel gehanteerd De definitieve sleutel waartegen de investering wordt gealloceerd wordt vastgesteld bij oplevering en vastgelegd in het opleverprotocol.

- De vergelijking van de werkelijke investeringsuitgaven met de vastgestelde begroting voor het bepalen van de hoogte van de efficiëntieprikkelprikkel vindt plaats op basis van de volgende uitgangspunten:
 - Allocatiesleutel: de vergelijking vindt plaats op basis van het totaal investeringsbedrag gealloceerd aan luchtvaartactiviteiten op het moment van activeren ten opzichte van de inschatting ten tijde van het vaststellen van het budget van het investeringsproject. Het totaal gealloceerde bedrag aan luchtvaartactiviteiten is de optelsom van de verschillende deelactiveringen met hun eigen allocatiesleutel. De deelactiveringen zullen bij realisatie veelal fijnmaziger zijn dan ingeschat bij budgettering.
 - Levensduur: het efficiëntieresultaat wordt afgeschreven over een levensduur op basis van de gewogen gemiddelde levensduren van de geactiveerde deelactiveringen. Het efficiëntieresultaat wordt verwerkt vanaf het moment van ingebruikname voor de resterende tariefperiode en de daaropvolgende tariefperiode van drie jaar.
 - Kosten in samenhang met investeringen: er wordt voor de vergelijking geen onderscheid gemaakt tussen CAPEX (activeerbare projectkosten) en kosten in samenhang met investeringen (niet activeerbare projectkosten). Dit betekent dat bij de vergelijking voor het bepalen van de overschrijding of overschrijding een totaalbedrag wordt vastgesteld en geen verbijzondering naar de onderliggende onderdelen.

~~Het systeem van de efficiëntieprikkel is niet van toepassing op de voorzieningen voor risico's die zijn opgenomen in de vastgestelde begroting. Aan het risicobudget is een risicoregister gekoppeld met een opsomming van de risico's die Schiphol heeft geïdentificeerd. Als de aan het risico gerelateerde uitgaven lager of hoger zijn dan begroot, dan worden zowel de onderschrijding als de overschrijding buiten beschouwing gelaten bij de bepaling van de efficiëntieprikkel. Een overschrijding van een begrotingspost, waarvoor tevens een risico is opgenomen in het risicoregister, mag niet leiden tot een bonus voor Schiphol, en bij een overschrijding mag geen sprake zijn van een malus.~~
- Het systeem van de efficiëntieprikkel is niet van toepassing indien de overschrijding tussen de begroting en de daadwerkelijke investeringsuitgaven veroorzaakt is door uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden (zie wetsartikel 8.25dg lid 10).
- Het systeem van de efficiëntieprikkel is niet van toepassing op kostenverschillen die ontstaan indien het betreffende investeringsproject op een eerder of later moment in gebruik wordt genomen dan gepland (zie wetsartikel 8.25dg lid 6). Indien als gevolg van een ingediende klacht het proces wordt stopgezet en/of extra kostentechnische reviews noodzakelijk zijn als gevolg van toetsing door de ACM, zullen de extra investeringsuitgaven als gevolg hiervan niet meetellen in de bepaling van de efficiëntieprikkel.

Verrekenregels efficiëntieprikkel:



5.2.6.2 Verrekening van kosten in verband met prognoses en de realisatie van het volume van het verkeer en vervoer

Een groot deel van de kosten van Schiphol zijn vast en worden niet, of slechts zeer gering, beïnvloed door meer of minder verkeer en vervoer. Te denken valt aan afschrijvingskosten en instandhoudingskosten van activa. Een deel van de kosten van Schiphol wordt wel beïnvloed door meer of minder verkeer en vervoer. Kosten die wel, al dan niet voor een deel, worden beïnvloed door meer of minder verkeer en vervoer zijn security kosten, kosten voor floormanagement en facility kosten (schoonmaak).

Hieronder wordt per kostensoort uiteengezet hoe de verrekeningssystematiek zal plaatsvinden en met welke verrekenfactoren en bandbreedte rekening wordt gehouden. Met de verrekeningssystematiek wordt bedoeld dat op het consultatiebudget voor wat betreft de verrekenbare activiteit na afloop van het jaar een herberekening wordt toegepast waarbij de werkelijke aantallen passagiers worden vergeleken met de geconsulteerde aantallen. Met de verrekenfactor wordt bedoeld de mate waarin x% stijging/daling van verkeer en vervoer leidt tot y% aan kostenstijging/daling. De relatie is niet altijd 1 op 1 toepasbaar (1% meer/minder verkeer en vervoer leidt niet altijd tot 1% hogere/lagere kosten). Met bandbreedte wordt bedoeld het interval waartussen het verkeer en vervoer kan variëren (stijging en/of daling) zonder dat het invloed heeft op het kostenniveau. In onderstaande kosten wordt beschreven hoe de verrekenfactor en bandbreedte worden bepaald en welke van kracht zijn.

1. Security gerelateerde kosten

Schiphol kent op hoofdlijnen de volgende securityprocessen:

1. Beveiliging passagiers en handbagage (vertrekfilters en transferfilters)
2. Beveiliging ruimbagage
3. Beveiliging personeel en goederen
4. Gebiedsbeveiliging
5. Grens (ter beschikking stellen van faciliteiten om de KMar de werkzaamheden te kunnen laten uitvoeren).

Voor alle deelprocessen wordt een budget gemaakt met het aantal uren behorend bij het gebudgetteerde verkeer en vervoer.

Een aantal van bovenstaande securityprocessen wordt meer beïnvloed door veranderingen in verkeer en vervoer dan andere activiteiten en processen. Het proces beveiliging passagiers en handbagage (1) heeft een sterke relatie met de ontwikkelingen in verkeer en vervoer en is daarmee onderdeel van de verrekening. De overige processen (2 tot en met 5) hebben geen of slechts in beperkte mate een relatie met de ontwikkelingen van het verkeer en vervoer (als gevolg van automatisering en/of geen direct verband met passagiersontwikkeling) en zijn daarmee geen onderdeel van de verrekening. Voor het proces beveiliging passagiers en handbagage worden uitsluitend de kostensoort 'inhuur security agents' (variabele kosten) meegenomen in de verrekening en niet de contractuele vaste kosten behorende bij de inhuur van de agents en de kosten voor infrastructuur en eigen medewerkers.

Bandbreedte

In de huidige situatie van centrale security bestaat een directe relatie tussen passagiersprognose (twee weken voorafgaand aan de dag van operatie) en de inzet van security agents. De passagiersprognose wordt verstrekt aan de ingehuurde beveiligingsbedrijven en zij zetten hierop hun mankracht in. Het werkelijke aantal passagiers kan afwijken van de prognose door bijv. onverwacht slechte weersomstandigheden. In de verrekening met airlines wordt het werkelijk aantal passagiers (en niet het geprognostiseerd aantal één week van te voren) vergeleken met het geconsulteerd aantal. Hierdoor draagt Schiphol het financiële risico van de lagere passagiersaantallen door onvoorziene omstandigheden. Voor het Toerekeningssysteem 2022-2024 is de bandbreedte vastgesteld op 0. Voor het Toerekeningssysteem na 2024 wordt op basis van de dan geldende omstandigheden de bandbreedte opnieuw bepaald.

Verrekenfactor

Op basis van de expertise van de afdeling Capaciteitsmanagement en Business Information van Security wordt een inschatting gemaakt over de mate waarmee de inzet van security wordt beïnvloed door meer of minder verkeer en vervoer, rekening houdend met:

- Geldende KPI's over wachttijdnormen
- Capaciteit (beschikbare security lanes)
- Het aanbodpatroon van passagiers
- Securitymaatregelen

Voor het Toerekeningssysteem 2022-2024 is, rekening houdend met bovengenoemde elementen, de verrekenfactor vastgesteld op 1,0. Voor het Toerekeningssysteem na 2024 wordt op basis van de dan geldende omstandigheden de verrekenfactor opnieuw bepaald.

Na bepaling van de verrekenfactor wordt het verschil tussen het budget behorend bij het geconsulteerde aantal passagiers en bij het werkelijke aantal passagiers bepaald, te noemen het verrekenbare verkeer en vervoer effect.

2. Overige direct aan verkeer en vervoer gerelateerde kosten

Flowmanagement

De afdeling Passenger Operations zorgt ervoor dat de passagiersprocessen in de Terminal in goede banen worden geleid. De Flowmanagers worden ingezet bij de volgende processen:

- Begeleiden van ticketreader proces (passagier moet zijn ticket voor reader moet houden voor toegang te krijgen tot security area)
- Begeleiden van de passagiers naar de fast lane (voor passagiers die reizen met weinig handbagage)
- Begeleiden van NoQ-proces (geautomatiseerde poorten t.b.v. grenspassage) Schengen/Non-Schengen
- Begeleiden van passagiers naar Securityproces en KMar (Koninklijke marechaussee)
- 'Piekenlopers': zijn een soort "brandweermannen" die bij incidenten of plots oplotende wachtrijen overal ingezet kunnen worden.

De eerste vier deelprocessen zijn vaste posities, het laatste deelproces is meer incidenteel van aard en wordt opgeschaald bij grote drukte.

De inzet van flowmanagement-personeel is enerzijds gerelateerd aan verkeer-en vervoerontwikkeling doordat de omvang van de inzet sterk afhangt van het aantal in de terminal aanwezige passagiers. Anderzijds is de inzet gerelateerd aan de beschikbaarheid van bedrijfsmiddelen (assets). Bij een gelijk aantal passagiers, maar met beperkt beschikbare capaciteit neemt de drukte op de vloer toe waardoor ook behoefte is aan extra medewerkers op de vloer. Tot slot is een deel van de inzet van flowmanagement-personeel ook incident en project gedreven, zoals incidentmanagement in de Terminal (waaronder ook het toezien op naleving van bijzondere/aanvullende maatregelen) en het begeleiden van afwijkende passagiersstromen bij de uitvoering van projecten.

De kosten betreffen de directe kosten voor de workforce (bezetting operationele teams) zoals personeelskosten en/of inhuur van externe medewerkers.

Bandbreedte

Er bestaat, binnen een zekere bandbreedte, een min of meer directe relatie tussen passagiersaanbod en benodigde inzet van flowmanagement. Op basis van de expertise van AO&AP is deze bandbreedte gesteld op groter of gelijk aan 3% en kleiner of gelijk aan 10%.

Dit betekent dat er tot 3 procent passagiersgroei (dan wel tot 3% passagiersdaling) ten opzichte van de geconsulteerde passagiersaantallen, er geen extra inzet (dan wel minder inzet) nodig is van het flowmanagement.

Indiende gerealiseerde passagiersgroei (dan wel passagiersdaling) zich ontwikkelt tussen de 3% en 10% ten opzichte van de geconsulteerde passagiersaantallen er meer (dan wel minder) inzet van Flowmanagement nodig is. De verrekening van kosten voor Flowmanagement wordt dan berekend met behulp van de procentuele afwijking in aantallen passagiers en een verrekenfactor (zie verder).

Indien echter de gerealiseerde passagiersgroei zich begeeft buiten de bandbreedte van 10% (zowel meer als minder passagiers), dan wordt het volledige verschil verrekend tussen de werkelijke kosten voor Flowmanagement ten opzichte van het geconsulteerde bedrag voor Flowmanagement, zonder toepassing van de bandbreedte, passagiersaantallen en verrekenfactor.

Deze systematiek is van toepassing voor het Toerekeningssysteem 2022-2024. Voor het Toerekeningssysteem na 2022-2024 wordt op basis van de dan geldende omstandigheden de bandbreedte en systematiek opnieuw bepaald.

Verrekenfactor

Op basis van de expertise van de afdeling AO&AP wordt een inschatting gemaakt over de mate waarmee de kosten van flowmanagement worden beïnvloed door meer of minder verkeer en vervoer, rekening houdend met:

- Pieken
- Aantal passagiers
- Aantal vluchten
- Wet- en regelgeving
- Seizoen
- Vertragingen

Op het moment dat de passagiersgroei zich begeeft tussen de bandbreedte van 3-10% zal de inzet van flowmanagement disproportioneel wijzigen doordat op dat moment (een) extra team(s) flowmanagement moet(en) worden ingezet dan wel minder nodig zal zijn.

Voor het Toerekeningssysteem 2022-2024 is, rekening houdend met bovengenoemde elementen, de verrekenfactor vastgesteld op 1,5 voor zover de bandbreedte tussen de 3-10% is. Voor het Toerekeningssysteem na 2024 wordt op basis van de dan geldende omstandigheden de verrekenfactor opnieuw bepaald.

Indien echter de gerealiseerde passagiersgroei zich begeeft buiten de bandbreedte van 10% (zowel meer als minder passagiers), dan wordt het volledige verschil verrekend tussen de werkelijke kosten voor Flowmanagement ten opzichte van het geconsulteerde bedrag voor Flowmanagement, zonder toepassing van de bandbreedte, passagiersaantallen en verrekenfactor.

Na bepaling van de verrekenfactor wordt het verschil tussen het budget van het aantal geplande passagiers en het werkelijke aantal passagiers, te noemen het verrekenbare verkeer en vervoer effect bepaald. Bijvoorbeeld: bij een 4% passagiersgroei stijgen de kosten van flowmanagement met 1.5% ($4\% - / - \text{bandbreedte } 3\% = 1\% \times 1.5 \text{ verrekenfactor} = 1.5\%$). Notabene dit geldt ook voor een 4% passagiersdaling, de daling van de kosten betreft 1,5%.

Facilitykosten (schoonmaak)

Het betreft de reguliere schoonmaakdienstverlening in de publiekstoegankelijke gebieden van de Terminal. De reguliere schoonmaakdienstverlening is direct gerelateerd aan de verkeers- en vervoersontwikkeling. De contracten worden aangestuurd op de vastgestelde KPI's (technische kwaliteit) die de schoonmaakpartijen leveren op het gebied van schoonmaak, alsmede de perceptie van de passagier wat betreft reinheid van de Terminal. Meer passagiers betekent meer dagelijkse vervuiling en leidt tot meer inzet van schoonmaakdienstverlening om de vastgestelde KPI's te behalen. Andersom geldt dat minder passagiers tot minder dagelijkse vervuiling leidt en daarmee tot een verminderde inzet van de schoonmaakdienstverlening om de vastgestelde KPI's te halen. De kosten betreffen de directe contractuele kosten voor de inhuur van externe medewerkers. Om effectief en transparant in te kunnen spelen op de verwachte (maar onzekere) fluctuaties van passagiersaantallen in de periode tot en met 2024 is een zekere mate van flexibiliteit in de contracten aangebracht. Het betreft hier flexibiliteit in zowel het af- als opschalen van de schoonmaak dienstverlening in lijn met de ontwikkeling van het passagiers volume.

Het consultatiebudget wordt voor de drie jaren van de tariefperiode bepaald met inachtneming van de hieronder beschreven bandbreedte, waarbij het consultatiebudget wordt verlaagd, dan wel verhoogd indien het geconsulteerde aantal passagiers voor de drie jaren van de tariefperiode zich buiten de bandbreedte begeeft. Het consultatiebudget wordt voor dat deel buiten de bandbreedte ten opzichte van de baseline bedrag verlaagd, dan wel verhoogd met de staffelprijs per passagier.

Bandbreedte:

Er wordt een directe relatie verondersteld tussen passagiersaanbod en benodigde inzet van schoonmaakdienstverlening, indien het aantal passagiers zich begeeft buiten de bandbreedte van plus 5% of min 5% ten opzichte van het baseline aantal passagiers. Bij vaststelling van het consultatiebudget wordt hiermee rekening gehouden. Dit betekent dat indien het gerealiseerde aantal passagiers zich binnen deze bandbreedte begeeft er na afloop van het kalenderjaar geen afrekening zal plaatsvinden met schoonmaakpartijen. Dit leidt dan ook niet tot een verrekening met airlines. Het baseline aantal passagiers is met schoonmaakpartijen overeengekomen en geldt tot en met 2024.

Indien het gerealiseerde aantal passagiers zich begeeft buiten de bandbreedte van plus 5% dan wel min 5% wordt het meerdere- dan wel mindere aantal passagiers ten opzichte van de 5% bandbreedte na afloop van het kalenderjaar verrekend met schoonmaakpartijen. Dit leidt vervolgens ook tot een verrekening met airlines. De prijs per passagier conform de staffeltabel wordt vermenigvuldigd met het aantal passagiers buiten de bandbreedte.

Voor het Toerekeningssysteem na de jaren 2022- 2024 wordt op basis van de dan geldende contractafspraken de bandbreedte opnieuw bepaald.

Verrekenfactor

Op basis van de huidige contractafspraken voor het Toerekeningssysteem 2022-2024 is de verrekenfactor vastgesteld op 1,0 uitsluitend indien deze zich begeeft buiten de bandbreedte zoals hierboven weergegeven van het aantal passagiers. Het aantal passagiers buiten de bandbreedte is voor de bepaling relevant. Binnen de bandbreedte vindt geen verrekening plaats.

Voor het Toerekeningssysteem na de jaren 2022-2024 wordt op basis van de dan geldende contractafspraken de verrekenfactor opnieuw bepaald.

5.2.7 Verschil in materialiteit

In het controleprotocol van de ACM gedateerd 18 december 2019 inzake de Financiële Verantwoording Schiphol is het volgende met betrekking tot de materialiteit opgenomen:

- a. Met betrekking tot de invoer van de financiële gegevens die relevant zijn voor de Financiële Verantwoording en die de jaarrekening van Schiphol Group als bron hebben, hanteert de accountant een materialiteit die is bepaald op grond van hetgeen hierover in Standaard 320 van de Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants ('Materialiteit bij de planning en uitvoering van een controle') is aangegeven. Deze materialiteit wordt bepaald op basis van een vakkundige oordeelsvorming door de accountant. De accountant dient bij zijn vakkundig oordeel onder meer te betrekken dat de regeling voor de Financiële Verantwoording op grond van de Wet luchtvaart speciaal is toegesneden op luchtvaartactiviteiten, de informatiebehoeften van de gebruikers hierover, het feit dat eventuele fouten in de Financiële Verantwoording een relatief grotere impact hebben dan bij de jaarrekening en (overige) gehanteerde overwegingen bij de hantering van materialiteit in Financiële Verantwoordingen in het verleden. De uitkomst van deze vakkundige oordeelsvorming van de accountant kan leiden tot een uitkomst van een materialiteit die gelijk is aan de materialiteit die bij de jaarrekeningcontrole is toegepast;
- b. De materialiteit van de extracomptabele correcties ten aanzien van kosten, opbrengsten en materiële vaste activa (hierna ook Regulatory Asset Base (RAB)) bedraagt 1% van respectievelijk de kosten, de opbrengsten en de RAB. Voor de gegevens ten behoeve van de correcties voor de bouwrente en de

unuïteitenmethode die de jaarrekening van Schiphol als bron hebben, geldt echter de uitzondering dat de regel, genoemd onder a., van toepassing is;

- c. Bij de controle op de rekenkundige juistheid en de aansluiting op de financiële administratie van de berekende verschillen tussen de voor- en nacalculatie van de kosten, de opbrengsten en de materiële vaste activa geldt een materialiteit van nihil. Dit betekent dat de berekende verschillen 100% correct dienen te zijn. De bedragen die input vormen voor de opstelling van de financiële verantwoording worden afgerond op maximaal 1.000 euro, conform de gehanteerde afronding van bedragen in de financiële verantwoording.

5.2.8 Bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten

In artikel 8.25dd lid 1 Wet luchtvaart is vastgelegd dat Schiphol bij de vaststelling van de tarieven een bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten in aanmerking neemt.

In het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol is bepaald dat de bedoelde bijdrage wordt bepaald met inachtneming van (art. 6):

- a. Het verwachte gemiddelde jaarlijkse rendement van RSG (inclusief deelnemingen) over het eigen vermogen in de tariefperiode
- b. Het voor de eerstvolgende tariefperiode vastgestelde normrendement over het eigen vermogen van de onderneming waartoe de exploitant van de luchthaven behoort.

Het in lid a bedoelde verwachte rendement wordt bepaald op basis van het meest recent beschikbare Business Plan dat RSG samenstelt (het plan dat is goedgekeurd door de Raad van Commissarissen) en dat tenminste de jaren in de eerstvolgende tariefperiode bestrijkt.

Het in lid b genoemde normrendement is een instrument van de Staat als aandeelhouder en wordt door middel van een aandeelhoudersbesluit voor de start (maart/april) van het consultatieproces met betrekking tot de betreffende tariefperiode vastgesteld voor tenminste één tariefperiode.

Op basis van het verwachte rendement en het normrendement wordt door Schiphol een bijdrage ter goedkeuring voorgelegd aan de Algemene vergadering van Aandeelhouders van RSG. Het is aan de Algemene vergadering van Aandeelhouders om te bepalen welk gedeelte van het verschil tussen verwacht gemiddeld rendement en normrendement voor een bijdrage aan de luchtvaartactiviteiten zal worden aangewend. Conform de Wet luchtvaart wordt bij deze bijdrage rekening gehouden met de continuïteit van de onderneming en de financierbaarheid van de investeringen van de exploitant van de luchthaven. Daarbij kan ook gedacht worden aan geplande investeringen op de langere termijn.

De exploitant van de luchthaven bepaalt vervolgens op welke wijze de bijdrage wordt verdeeld over de drie jaren binnen de betreffende tariefperiode.

In het voorstel voor tarieven en voorwaarden, zoals bedoeld in artikel 8.25e lid 1 Wet luchtvaart, wordt de omvang van de bijdrage en de verdeling daarvan over elk van de jaren in de eerstvolgende tariefperiode vermeld.

5.3 Uitwerking toerekening belangrijkste gedeelde kosten

In deze paragraaf worden de toepassingen van de toerekening van gedeelde kosten beschreven, welke het belangrijkst 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 tariefsvoorstel voor de komende drie jaren.

5.3.1 Toerekening activa en afschrijvingskosten Terminalcomplex: m2 verdeling

Het Terminalcomplex 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 Terminalcomplex 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 Terminalgebouw worden op dit moment de volgende gebouwdelen onderscheiden:

Terminal 1 (Zuid)	Bemanningcentrum
Terminal 2 (Noord)	Schiphol Plaza
Terminal 3 (West)	A-pier (benaming nog onbekend)
A-corridor (benaming nog onbekend)	B-pier
C-pier	D-pier
E-pier	F-pier
G-pier	H-pier (incl. M-pier)
Skyport	Bagage Reclaim ruimte
B-buffer dienstengebouw	BC-bagagebuffer
BC-corridor	DE-bagagebuffer
EF-gebied	G-buffer dienstengebouw
Sorteerhal Zuid	Tenderplein busregie
GH-gebouw	Gatehuizen
Terminal 1a corridor (tijdelijke verbinding tussen Terminal 1 en Terminal 1a)	
Terminal 1a (tijdelijke terminal op Sorteerhal Zuid)	

Als gevolg van toekomstige aanbouw of afbraak van gebouwdelen is de lijst van gebouwdelen onderhevig 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 Aviobridgen) wordt de standaardregel (gebruikers principe) gehanteerd dat, indien sprake is van geheel gebruik door Aviation (of Non-Aviation), geheel wordt toegerekend aan Aviation (of Non-Aviation). De inlichtingenbalies, welke ook onderdeel zijn van de activa van het Terminalcomplex, worden toegerekend op basis van de verhouding die ten grondslag ligt aan Doorbelasting D12 Schiphol Commercial – Customer Contact Center en Mobiele Persoonlijke Assistentie. 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 gedeelde toerekening geldt ook voor planten.

Voor het vaststellen van het gebruik van het vloeroppervlak van het Terminalcomplex wordt allereerst het toe te rekenen oppervlak van het terminalcomplex (per gebouwdeel en per verdieping) vastgesteld. De maatstaf die hiervoor gehanteerd wordt is het verhuurbare vloeroppervlak (v.v.o.). Voor de vaststelling van het v.v.o. wordt door RSG vanaf 2010 de NEN 2580:2007, correctieblad NEN 2580/C1:2008 en het Schiphol - addendum NEN 2580 toegepast. In het Schiphol - addendum NEN 2580 zijn de uitzonderingen en specifieke toepassingen op de luchthaventerminal Schiphol van de NEN 2580:2007 en correctieblad NEN 2580/C1:2008 vastgelegd.

NEN 2580 is een in de Nederlandse vastgoedwereld gecertificeerde normering. Het bevat termen, definities en bepalingmethoden voor oppervlakten van terreinen die bestemd zijn voor gebouwen en voor vloeroppervlakten en inhouden van gebouwen of delen ervan.

RSG past de bovengenoemde normering toe, met het oog op vergroting van consistentie en controleerbaarheid van het bemeten van de ruimten in de Terminal en aanverwante gebouwen. De toepassing hiervan wordt door een externe partij (bijvoorbeeld Bureau Bouwcoördinatie Nederland (BBN)) geaudit en er wordt jaarlijks een meetcertificaat afgegeven.

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

Bij de bepaling van het vloeroppervlak dat aan PMC's kan worden gealloceerd wordt niet meegerekend:

- Een ruimte die dient voor het onderbrengen of bedienen van gebouwinstallaties
- Een trappenhuis, met inachtneming van de een-op-een regel. De een-op-een regel is de regel dat van een gang die uitsluitend leidt naar een technische ruimte, dan wel naar een nooddeur de m² als gebouwgebonden worden beschouwd. In dat geval wordt de ruimte gealloceerd aan de PMC gebouwgebonden (en volgt daarmee de toerekening van de technische ruimte en de nooddeur).
- Een voorziening voor verticaal verkeer, trapgat of liftschaft; toegangssluizen naar trappenhuis indien de sluis uitsluitend toegang biedt tot het trappenhuis
- Een schalmgat of vide, indien de oppervlakte daarvan groter is dan of gelijk is aan 4,0 m²
- De oppervlakte van delen van vloeren waarboven de netto-hoogte kleiner is dan 1,5m
- Een vrijstaande bouwconstructie en een leidingschaft indien de horizontale doorsnede daarvan bij schuine kolommen, inclusief het gedeelte van de ruimte daaronder dat lager is dan 1,5m, groter is dan of gelijk is aan 0,5 m²
- Een dragende binnenwand
- Een ruimte voor horizontaal verkeer indien deze uitsluitend dient voor het bereiken van een installatieruimte of een nooduitgang, waarbij de een-op-een regel wordt toegepast.

Bij het bepalen van het verhuurbare oppervlak geldt:

- Binnenwand (niet-dragend) gemeten tot aan het hart van de wand
- Binnenwand (dragend) gemeten tot aan de wand
- Buitenwand/ gevelconstructie (dragend) gemeten tot aan de wand/constructie

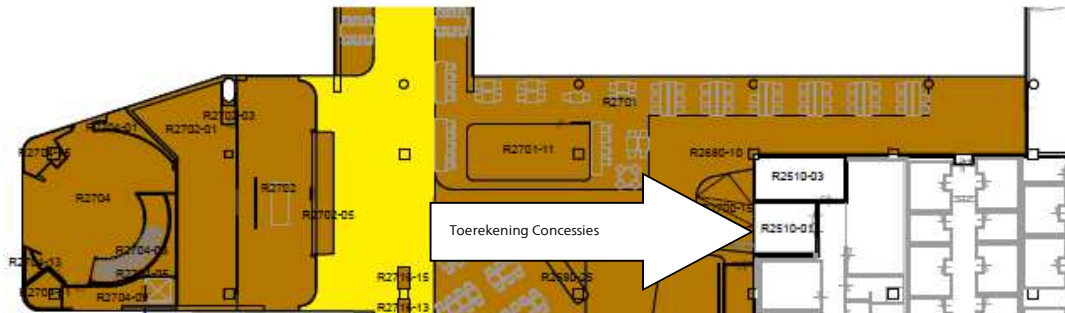
Specifieke uitgangspunten van de Schiphol - addendum NEN 2580 zijn:

- Schiphol heeft de volgende interpretatie van de glaslijncorrectie: in het geval van een raamopening (met een vensterbank) wordt er gemeten tot aan het glas op 1,5 meter hoogte. Als het glas echter tot aan de grond reikt, dan wel op minder dan 25 centimeter hoogte begint, beschouwt Schiphol dit als een buitengevel en wordt deze volledig uitgesloten van de v.v.o. Vanuit bedrijfseconomisch oogpunt is het volgens Schiphol ook niet wenselijk om het kozijn te verhuren, aangezien dit een andere constructie is die zich in de buitengevel bevindt en die niet aan de gebruiker kan worden toegerekend. In dat geval wordt het vloeroppervlak gemeten tot de rand van de buitengevel en dus niet het glas.
- De ruimte voor het parkeren van motorvoertuigen binnen het terminalgebouw wordt wel tot de verhuurbare oppervlakte gerekend
- Schiphol beschouwt SER-ruimten als gebouw gebonden installatieruimten. SER-ruimten zijn 'satellite equipment rooms' en worden gebruikt voor het ontsluiten van datacommunicatie
- Uittrolbare winkels worden toegerekend in de uitgerolde toestand
- Voor reclameobjecten op een smalle voet, wordt het m2 gebruik gemeten op 1,5m hoogte.

Na vaststelling van het v.v.o. per gebouwdeel per verdieping, op basis van de NEN 2580 en het Schiphol - addendum NEN 2580, 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.

- Ruimten die niet tot het verhuurbare oppervlak (conform NEN 2580 en Schiphol - addendum 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.
- Aan etalages, open winkelpuien, balies, telefooncellen, brievenbussen en automaten wordt één extra strekkende meter vloeroppervlak toegerekend over de gehele breedte. Dit geldt ook voor uittrolbare winkels. Bij gesloten puien, dat wil zeggen blinde wanden, geldt deze regel niet. De extra meter vertegenwoordigt de etalagefunctie (winkelen publiek wat de etalage bekijkt) of wachtrijen voor een balie/automaat. Mocht deze extra meter geclaimd zijn door Operations als minimaal benodigde flowbreedte, dan moet deze wel vrij worden gehouden van uitstalling, maar blijft de etalagefunctie intact en zal daarom nog steeds een strekkende meter doorbelast worden.
- Indien wanden, kolommen, of andere objecten worden voorzien van een reclame-uiting met aanrijbeveiliging of in de vorm van een uitstekend scherm, dan worden de m2 op een hoogte van 1,5m. ingemeten en gealloceerd aan PMC Media. Op zichzelf staande reclameobjecten worden ook ingemeten op 1,5m. hoogte en gealloceerd aan PMC Media. Verder wordt een strekkende meter toegevoegd aan de reclameobjecten.
- 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 Toerekeningssysteem (zie bijlage 7 Forfaitaire vaststelling m2 correcties Terminalcomplex)
- Passagierstoiletten in Terminal 1, 2 en 3 op de begane grond en de verdiepingen daarboven worden voor 50% toegerekend aan PMC Aviation en voor 50% toegerekend aan PMC Concessies. Op deze verdiepingen bevinden zich de aankomst- en vertrekhallen en publieke lounges.
- De toiletten op pieren (inclusief overlagingen) worden toegerekend aan de PMC Aviation.

- 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.
- "Restruimten", dat wil zeggen ruimten die door de plaatsing van een bepaald object (bv een kraam, zitgebied of telefooncel) logischerwijs niet toegankelijk zijn en hierdoor niet functioneel zijn, worden aan de functie toegewezen, welke de ontoegankelijkheid veroorzaakt. "Loopruimten" en andere ruimten om gebouw gebonden ruimten (bijvoorbeeld ruimte om, voor en onder een trap) worden toegerekend aan de gebruiker van de omliggende hoofdruimte. Dit wordt niet gedefinieerd als restruimte omdat de ruimte niet ontoegankelijk is. Deze loopruimte in flowgebied wordt derhalve toegerekend aan PMC Aviation en loopruimte in winkelgebied aan PMC Concessies.
- Indien een gang kan worden opgedeeld in sub-gangen met verschillende hoofdgebruikers dient dit alleen te gebeuren mits wordt voldaan aan de volgende eisen. Er moet een duidelijke scheidingslijn kunnen worden getrokken d.m.v. virtueel doortrekken van fysieke ruimtescheidingsconstructies zoals wanden (maar ook nagelvaste tafeltjes aangezien die vaak zitgebieden afbakenen) EN er moet kunnen worden aangetoond dat de hoofdgebruiker een andere PMC is. Per sub-gang wordt de PMC vervolgens gealloceerd aan de hoofdgebruiker. Hieronder wordt door middel van een tekening weergegeven dat de subgang (die aftakt van de hoofdgang) en die uitsluitend naar het concessiegebied van Schiphol Commercial leidt wordt toegerekend aan PMC Concessies.



- 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. Jaarlijks wordt door de Schiphol afdeling Customer Insights tellingen gedaan van het aantal gebruikers van Plaza en met welk doel ze daar verblijven. De uitkomsten van dit onderzoek (Plaza Profiel en gedrag onderzoek) vormen de basis voor de correctie 'centrale driehoek Plaza'. Deze centrale driehoek wordt in het Schiphol systeem oorspronkelijk toegerekend aan Aviation. Vervolgens wordt deze toerekening deels gecorrigeerd (van Aviation naar Non-Aviation toe). Deze correctie is voor het gebruik door andere dan Aviation gebruikers van de centrale driehoek Plaza. Alle hierboven weergegeven gebruikersgroepen worden gecategoriseerd aan Aviation of aan Non-Aviation. Het aandeel luchtvaart gebonden personeel en het aandeel niet-luchtvaart gebonden personeel worden in het Plaza Profiel en Gedrag onderzoek niet verbijzonderd. In het Plaza Profiel en Gedrag onderzoek worden Schiphol werkers als een extra categorie vermeld. De verbijzondering van deze categorie SPL-werkers vindt plaats op basis van het meest recente onderzoek 'Actualisatie economische betekenis Schiphol'. Dit onderzoek (van oktober 2019) is uitgevoerd door een externe partij: Decisio. In het onderzoek wordt een aantal categorieën SPL-werkers geïdentificeerd. Het aandeel luchtvaart gebonden versus niet-luchtvaart gebonden personeel komt als volgt tot stand: personeel werkzaam bij luchtverkeersleiding, luchtvaartmaatschappijen, grondafhandeling, beveiligingsdiensten, douane, immigratie en overige overheidsdiensten wordt toegerekend aan luchtvaart gebonden personeel. Het personeel van de luchthaven wordt toegerekend op basis van de verhouding ontleend aan het Werkgelegenheidsonderzoek (oktober 2012) waarbij 65%

aan luchtvaart gebonden personeel en 35% aan niet-luchtvaart gebonden personeel wordt toegerekend. Ten slotte wordt de categorie 'overig' 50% toegerekend aan luchtvaart gebonden personeel en 50% toegerekend aan niet-luchtvaart gebonden personeel. De basis voor de Plaza Profiel- en gedrag rapportage wordt gevormd door de Plazamonitor. De Plazamonitor kent 6 metingen per jaar. Per keer worden de metingen over 5 dagen gespreid. Er wordt bij elke meting op dezelfde dagen en tijden gemeten (waarbij de tijden over de dag verspreid zijn, zodat een representatief beeld wordt verkregen van de passanten op Plaza). Alleen bezoekers die Schiphol Plaza verlaten worden aangesproken. Derhalve wordt bij de uitgangen van Plaza geïnterviewd: het betreft de uitgangen naar het J. Dellaert plein, de uitgang naar parkeergarage P1, de NS-perrons en de opgangen naar de vertrekhallen. Bij de opgangen naar de vertrekhallen worden alleen vertrekkende passagiers geïnterviewd, aangezien dit voor hen de plaats is waar zij Schiphol Plaza verlaten. Wegbrengers bijvoorbeeld kunnen ook op deze locatie aangetroffen worden maar vallen op dat moment in de categorie "buiten doelgroep" omdat zij later terugkomen om Plaza vervolgens definitief te verlaten via de uitgangen naar de parkeergarages, J. Dellaertplein of NS-station. Aan elke 3e passant wordt gevraagd in welke doelgroep de passant valt (Schiphol medewerker, recreant, afhaler, wegbrenger etc) zonder dat vooraf medewerking wordt gevraagd voor het gehele onderzoek. Na het beantwoorden van deze vraag wordt vervolgens medewerking aan het volledige onderzoek gevraagd. Voor de Plaza Profiel- en gedrag rapportage is daarom alleen de eerste vraag uit de vragenlijst van belang. De overige vragen brengen systematisch de kwaliteitsperceptie van Schiphol Plaza in kaart van de verschillende doelgroepen en zijn in dit kader niet van belang. Het onderzoek wordt elk jaar, en voor elke meting volgens dezelfde systematiek uitgevoerd. De definitie van niet-luchtvaart gebonden passanten is als volgt: dit betreft de totale categorieën ov-reizigers, recreanten en overige passanten alsmede een deel van de medewerkers die op de locatie Schiphol werkzaam zijn (dus ook bijvoorbeeld medewerkers Security bedrijven) in de niet-luchtvaart gebonden activiteiten.

Voor de correctie van de 'centrale driehoek Plaza' geldt het volgende:

Voor jaar 1 van de drie jaar tariefperiode worden de werkelijke Customer Insights tellingen gebruikt van het meest recent beschikbare kalenderjaar op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan het eerste tariefjaar. Voor jaar 2 en 3 zijn geen prognoses beschikbaar van de ontwikkelingen van het toekomstig gedrag van de Plaza bezoeker. Daarnaast zijn geen drivers beschikbaar die de ontwikkelingen van het toekomstig gedrag van de Plaza bezoeker kunnen voorspellen (bijvoorbeeld verkeer en vervoer ontwikkeling geeft geen inzicht in het gedrag van de Non-Aviation Plaza bezoeker). Daarom wordt voor jaar 2 en 3 van de drie jaar tariefperiode het gemiddelde van de Customer Insights tellingen gebruikt van de drie recent beschikbare kalenderjaren op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan het eerste tariefjaar.

- De expeditie- en transportstraat worden gebruikt door voertuigen voor enerzijds het bereiken van de Rental Terminal magazijnen, gelegen aan- of in de directe nabijheid van de expeditie- en transportstraat, en anderzijds als aanrijroute voor het bereiken van de goederenfilters. Bij de goederenfilters worden alle luchthaven benodigdheden gecontroleerd alvorens ze worden toegelaten tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, genaamd 'Security Restricted Area Critical Part' (SRA-CP). Het gebruik van de expeditie- en transportstraat wordt vastgesteld bij het betreden van de expeditie- en transportstraat. Per straat vindt tweemaal per jaar een telling plaats gedurende een gehele dag (die representatief zijn voor het gebruik gedurende het jaar). De tellingen vinden plaats bij de ingang van beide straten (er wordt apart geteld per straat). De chauffeur van het voertuig wordt gevraagd naar het doel van het bezoek, alsmede naar de aard van de lading. Alle passages wegen even zwaar in de telling, ongeacht grootte van het voertuig. De uitkomsten van de tellingen worden als volgt toegerekend:
 - Passages transport- en expeditiestraat voor het bereiken van de magazijnen gelegen aan- of in de directe nabijheid van de expeditie- en transportstraat worden toegerekend aan Rental Terminal.

- Passages transport- en expeditiestraat voor het bereiken van de goederenfilters wordt als volgt toegerekend: indien de passage plaatsvindt voor de aanlevering aan winkels, horeca etc dan wordt de passage toegerekend aan de PMC Concessies. Indien de passage plaatsvindt voor het bevoorraden van Rental Terminal ruimten in de Terminal (en niet betreffende de magazijnen zoals hierboven vermeld) vindt toerekening plaats aan de PMC Rental Terminal. Het overige deel van de passages is niet specifiek voor de bevoorrading van concessionarissen en huurders, maar is noodzakelijk voor het beheer van het gebouw (voor onderhoudswerkzaamheden, bouwprojecten etc). Deze passages worden toegerekend aan alle gebruikers van het Terminalcomplex. Hiervoor wordt de algemene terminal sleutel gehanteerd (van het eerste jaar van de drie jaar tariefperiode). Deze sleutel wordt voor de berekening van de correctie van de transport- en expeditiestraat voor jaar 2 en 3 gelijk gehouden.

De uitkomsten van dit onderzoek (passages tellingen) vormen de basis voor de correctie 'expeditie- en transportstraat'. Deze straten worden in het Schipholsysteem toegerekend aan Non-Aviation. Vervolgens wordt deze toerekening deels gecorrigeerd (van Non-Aviation naar Aviation toe). Deze correctie tariefperiode is voor het gebruik door andere dan Non-Aviation gebruikers van de expeditie- en transportstraat.

Voor de correctie van de 'expeditie- en transportstraat' geldt het volgende:

Voor jaar 1 van de drie jaar tariefperiode worden de werkelijke passages tellingen gebruikt van het meest recent beschikbare kalenderjaar op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan het eerste tariefjaar. Voor jaar 2 en 3 zijn geen prognoses beschikbaar van de ontwikkelingen van de toekomstig gebruik van de 'expeditie- en transportstraat'. Daarnaast zijn geen drivers beschikbaar die de ontwikkelingen van het toekomstig gebruik van de 'expeditie- en transportstraat' kunnen voorspellen (bijvoorbeeld verkeer en vervoer ontwikkeling geeft geen inzicht in de verhouding van het gebruik van de 'expeditie- en transportstraat'). Daarom wordt voor jaar 2 en 3 van de drie jaar tariefperiode het gemiddelde van de passages gebruikt van de drie recent beschikbare kalenderjaren op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan het eerste tariefjaar.

- Ruimten welke zijn gereserveerd voor permanent gebruik van Non-Aviation worden toegerekend aan Non-Aviation.
- De term lounges wordt gebruikt voor twee soorten verblijfsgebieden op Schiphol. Het verblijfsgebied achter securitycheck dan wel paspoortcontrole (niet commercieel en toegerekend aan de PMC Aviation onder aftrek van het gebruik door Non-Aviation voor bijvoorbeeld winkels en horeca). Daarnaast bestaan er specifieke airlines lounges die commercieel zijn verhuurd en worden toegerekend aan de PMC Rental Terminal. De toegang en het gebruik van deze commercieel verhuurde ruimten valt in principe niet onder de zeggenschap van Schiphol.
- De ruimten onder de pieren (begane grond) worden veelal verhuurd (en worden niet toegerekend aan Luchtvaartactiviteiten) aan luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren, schoonmaakbedrijven etc. Dit zijn de kantoren en bedrijfsruimten die de luchtvaartmaatschappijen nodig hebben voor het primaire operationele proces van het afhandelen van passagiers en hun bagage. Deze ruimten zijn verschillend benaderbaar. Er zijn ruimten die vanaf de terminal (binnenuit) kunnen worden bereikt, dan wel vanaf randwegen en platformen (buitenaf), dan wel van beide kanten benaderbaar.
- Ov-chippalen staan in clusters van twee opgesteld. De ov-chippalen staan elk op een kleine grondplaat. De oppervlakte van de twee grondplaten, alsmede de tussenliggende restruimte (die even groot is als 1 grondplaat), wordt zonder m2 voor wachtruimte toegerekend aan Non-Aviation. Men passeert de ov-chippaal zonder te stoppen (wachtrijvorming komt slechts zeer incidenteel voor), derhalve wordt geen wachtruimte toegerekend. De NS-kaartautomaten staan in clusters van vier opgesteld. Hier wordt per kaartautomaat een meter wachtruimte toegerekend. De oppervlakten van de clusters van 4 kaartautomaten alsmede de toegerekende wachtruimte vóór de clusters worden toegerekend aan Non-Aviation.

Voor jaar 1 van de drie jaar tariefperiode is de peildatum 1 juli voorafgaand aan het eerste tariefjaar. Op deze peildatum wordt de sleutel voor jaar 2 en 3 op de volgende wijze bepaald: de sleutel voor jaar 1 wordt als basis genomen. Om tot een zo nauwkeurig mogelijke bepaling van de sleutel voor jaar 2 en jaar 3 te komen worden op basis van de geplande oplevering van projecten in de terminal (ontleend aan het meest recente Aviation Development Plan per 1 juli) extracomptabel aanpassingen gedaan op de vierkante meters van jaar 1 per gebouwdeel/ verdieping. De volgende projecten uit het Aviation Development Plan worden niet meegenomen in de bepaling van de sleutel jaar 2 en 3:

- De projecten die geen betrekking hebben op de Terminal
- De projecten die PMC neutraal zijn (toerekening Aviation, Security en Non-Aviation voor en na het project blijft ongewijzigd), bijvoorbeeld er vindt een project plaats voor Aviation in een gebied dat al aan Aviation was toegerekend.

De inschatting van het m2 effect per opgeleverd deel van het project op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan de tariefperiode (voor de toerekening van jaar 2 en jaar 3 van de tariefperiode) wordt gedaan op basis van op het peilmoment beschikbare informatie. Dit is per project verschillend, omdat de projecten zich in verschillende (ontwerp)fasen bevinden. De beschikbare informatie kan zijn een gedetailleerde tekening gebaseerd op een definitief ontwerp of een vlekkenplan gebaseerd op een structuurontwerp. Het uitgangspunt is dat de meest gedetailleerde en meest recente informatie wordt gebruikt voor de inschatting van de m2.

Stap 4

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

Grensscheidings-faciliteiten worden voor 100% aan Security toegerekend.

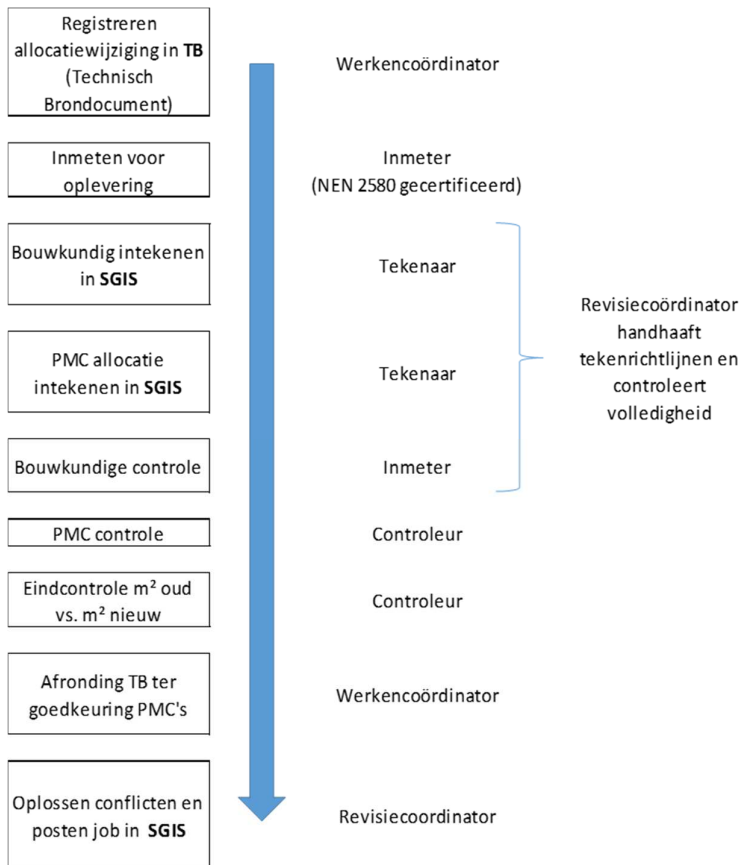
NB. De kosten van het Terminalcomplex die hier in aanmerking worden genomen zijn exclusief de onderliggende gronden. De gronden vormen een apart activum, dat wordt verantwoord bij de afdeling ASM/Asset Continuity. Toerekening van deze gronden vindt plaats op basis van daadwerkelijk gebruik, waarbij voor de grond onder het Terminalcomplex gebruik wordt gemaakt van de m2 verdeelsleutel van de gehele terminal.

Bij ontwikkelingen in het Terminalcomplex die gepaard gaan met een uitbreiding van de verhuurbare vloeroppervlakte worden de vierkante meters toegerekend aan de PMC's op basis van het gerealiseerde plan. Ten tijde van het investeringsplan wordt ruimte gereserveerd door zowel Aviation en Non-Aviation en vervolgens toegekend. Non-Aviation betaalt derhalve de gereserveerde ruimte ook als de ruimte nog niet door de PMC als zodanig gebruikt wordt.

Als in de bestaande situatie een functie verdwijnt uit het terminalcomplex, dan blijven de kosten bij de huidige PMC totdat een andere PMC de ruimte daadwerkelijk in gebruik neemt. Uitzondering op deze toerekening vormen tijdelijke wijzigingen ("uitleen" van vierkante meters van Aviation aan Non-Aviation of omgekeerd).

Om de objectiviteit bij de toerekening op basis van gebruik bij de PMC-allocatie te borgen, maakt Schiphol bij het proces gebruik van een Technisch Bronndocument (TB). Hierin staat samengevat wat een verbouwing inhoudt en waar deze precies plaatsvindt (ondersteund door bouwtekeningen). Ook bevat het TB een overzicht van de oude versus de nieuwe situatie op het niveau van ruimtenummer, gebruiksfunctie, allocatie naar PMC('s) en oppervlakte (conform NEN2580). Dit overzicht waarborgt dat er niet onterecht oppervlakte verdwijnt of bijkomt en dat voor alle PMC's duidelijk is welke ruimten aan welke PMC wordt gealloceerd. Alle betrokken PMC's moeten het TB goedkeuren en ondertekenen alvorens het wordt verwerkt en in de allocatiesleutels wordt meegenomen. Daarnaast vindt maandelijks een allocatieoverleg plaats waar de vertegenwoordigers van de PMC's aan deelnemen. In dat overleg worden grotere verbouwingen in de Terminal besproken alsmede het (ingeschatte en globale) effect op de PMC-allocatie. Twee maanden voorafgaand aan het fotomoment op 1 juli worden looprondes in de Terminal georganiseerd waarin dezelfde personen worden uitgenodigd die in het allocatieoverleg zitten en daar wordt heel specifiek gekeken naar de overeenstemming tussen de tekeningen per

gebouwdeel en verdieping en de werkelijk aangetroffen situatie. Ook worden de verbouwingen, specifiek als deze rond 1 juli worden opgeleverd, bekeken en hoe deze zullen worden opgenomen in de 1 juli foto. De bevindingen van de loopronden kunnen vervolgens onderwerp zijn van behandeling in het allocatieoverleg. Na het gereed komen van de PMC-allocatie op basis van de 1 juli foto worden door alle PMC-vertegenwoordigers handtekeningen gezet onder de definitieve PMC-verdeling voor elk individueel jaar van de drie jaar tariefperiode.



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.

De toerekening-principes 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'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. Schoonmaakkosten zijn beschikbaar per ruimte (ook voor gemeenschappelijke ruimten zoals gangen en trappenhuisen). Gemeenschappelijke ruimten worden

toegerekend aan alle PMC's die daarvan gebruik maken ook al maken ze hun eigen ruimten zelf schoon. Voor de verdeling van de schoonmaakkosten van gemeenschappelijke ruimten wordt de oorspronkelijke totale m2-verdeling per etage van een gebouwdeel gebruikt, zonder dat de zelf schoongemaakte ruimten in mindering worden gebracht.

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

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

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

Kosten worden per gebouwdeel toegerekend aan de feitelijke 'gebruiker' van de energievoorziening. De werkelijke kosten van energieverbruik en -transport per gebouwdeel worden 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).

Kosten voor levering en transport van water:

De kosten per gebouwdeel worden toegerekend op basis van de m²-verdeling per gebouwdeel van de Terminal, na eliminatie van de PMC's die geen water gebruiken (Security, Parking & Mobility Services, Premium Services en Media).

Overige personeelskosten en overige kosten:

De kosten worden toegerekend op basis van de m²-verdeling van het gehele Terminalgebouw. Er is dus sprake van gelijke kosten per m² voor de hele terminal, onafhankelijk van de activiteit waarvoor deze m² gebruikt wordt. De kosten voor zuivering en rioolrecht worden verdeeld op basis van de verdeelsleutel voor water.

5.3.3 Toerekening security kosten

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. Op het gebied van beveiliging is gedetailleerde Europese en Nationale wet- en regelgeving van toepassing.

De nummers van de nu geldende Europese regelgeving zijn:

- EU Verordening 300/2008 (kaderverordening)
- 2015/1998 (implementatieverordening)
- EU Commissie Besluit C (2015)1998

De zwaarte van de verplichte beveiligingsmaatregelen is onder andere afhankelijk van de aangewezen gebiedsstatus. Het luchthaventerrein is verdeeld in landzijde en luchtzijde. Schematisch ziet het er als volgt uit:

Landzijdig	Openbaar		
	Bedrijfsbeveiligd		
Luchtzijdig	Beschermd	Beperkt toegankelijk gebied	SRA SRA CP
		Controlled gebied	

Aan landzijde zijn openbare (public) gebieden en bedrijfsbeveiligde (secured) gebieden ingericht. De openbare gebieden zijn noch beschermd noch bedrijfsbeveiligd (bijvoorbeeld Schiphol Plaza); hier zijn wel beveiligingsmaatregelen van kracht, maar iedereen heeft in principe toegang. Een Schipholpas is in dat gebied niet nodig.

Bedrijfsbeveiligd gebied is het 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 (bijvoorbeeld personeelsparkeerterrein en het Schipholgebouw).

Aan luchtzijde zijn om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke gebieden (Security Restricted Area en Security Restricted Area Critical Part) ingericht, en gecontroleerde (controlled) gebieden; dit zijn beide "beschermd gebieden".

Tot deze gebieden hebben alleen passagiers en medewerkers van organisaties die in dat beschermd gebied werkzaamheden verrichten toegang, bijvoorbeeld de lounges, de pieren en het platform en waarbij toegangs- en/ of beveiligingscontrole-maatregelen worden uitgevoerd. Security Restricted Area en Security Restricted Area Critical Part gebieden zijn verder onderverdeeld in deelgebieden, zoals de bagagekelder en het platform. Verschil tussen gecontroleerd gebied en Security Restricted Area en Security Restricted Area Critical Part is dat naast een toegangscontrole (bijv. tourniquet) ook een beveiligingscontrole (bijv. controle tassen) wordt uitgevoerd bij het betreden van Security Restricted Area en Security Restricted Area Critical Part.

Security Restricted Area vereist een percentage veiligheidsonderzoeken (te bepalen door overheid), Security Restricted Area Critical Part vereist 100%. Sommige gebieden moeten Security Restricted Area Critical Part zijn (pax wachtruimte na screening, directe omgeving vliegtuig, gebied waar gescreende ruimbagage staat). Binnen Security Restricted Area moeten delen daarbinnen dus alsnog Security Restricted Area Critical Part zijn, dus opnieuw veiligheidscontrole. Schiphol heeft uit hoofde van efficiëntie gekozen voor Security Restricted Area Critical Part in alle gebieden waar ten minste Security Restricted Area vereist is.

De beveiliging van niet Security Restricted Area Critical Part 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.

Beveiliging voor openbare gebieden:

- Kosten voor specifieke maatregelen worden doorbelast aan de gebruiker (bijv. winkelbeveiliging Plaza, doorbelast aan Schiphol Commercial
- Overige maatregelen voornamelijk gericht op criminaliteitsbestrijding: het uitlezen van beelden van GMI camera's in het Security Control Center, mobiele surveillance en nachtsluiting Plaza/ NS-station, Transportstraat, Aankomst- en Vertrekhallen. Kostentoekening op basis van m2-verdeelsleutel van het gehele Terminalgebouw.

5.3.4 Toerekening landzijdige infrastructuur

De sleutel landzijdige infrastructuur zorgt voor de allocatie van de exploitatiekosten van de landzijdige infrastructuur van het publiekstoegankelijke deel van het Schiphol terrein aan de verschillende gebruikers. Hieronder vallen alle openbare wegen op het Schiphol terrein, met de bijbehorende groenvoorzieningen, openbare verlichting en de riolering.

Binnen deze allocatie valt een grote variëteit aan kosten zoals: personeelskosten en kosten van inhuur, afschrijving en onderhoudskosten aan het wegensysteem, uitbestedingen waaronder de kosten van het landzijdige bustransport en de landzijdige reiniging. Onder de landzijdige infrastructuur vallen ook de groene stroken behorende bij het wegensysteem. Specifieke groenvoorziening van gebouwen, horen bij het gebouw, en vallen daarmee niet onder de toerekening.

Het publiekstoegankelijke deel van het wegensysteem op het Schiphol terrein wordt door de PMC's Aviation, Real Estate en Parking & Mobility Services gebruikt. Aviation voor passagiers die in en uitstappen op de (voorrij) wegen, Schiphol Commercial voor voertuigen die van en naar Schiphol Commercial -gebouwen gaan (kantoor- en cargopanden) en Parking voor auto's die op Schiphol parkeren.

De direct toewijsbare kosten, zoals de inzet van verkeersbegeleiders voor de aankomst- en vertrekhal, worden direct toegewezen aan de desbetreffende PMC (in dit geval Aviation). Voor de niet direct toewijsbare kosten is het van belang dat het gebruik per PMC wordt vastgesteld om tot een juiste verdeling van de exploitatiekosten te komen. Deze exploitatiekosten bestaan hoofdzakelijk uit drie componenten, te weten:

- Afschrijvingskosten;
- Algemene kosten (personeelskosten en onderhoud, reiniging en groenvoorziening);
- Landzijdig bustransport

Omdat het gebruik en de gebruikers (PMC's) per gebied verschillen, is het wegensysteem opgedeeld in arealen waarbij het uitgangspunt wordt gehanteerd om zo min mogelijk PMC's in één areaal onder te brengen. Omdat de functie van de diverse arealen verschilt, is dit goed mogelijk, hetgeen het toerekenen van de drie kostencomponenten op basis van gebruik(ers) vereenvoudigt.

De volgende zeven arealen op het publiekstoegankelijke deel van het Schiphol terrein worden daarbij onderscheiden, wat tevens de verdeling vormt voor de eerste kostencomponent (afschrijvingskosten).

Afschrijvingskosten

Areaal 1 Centrum Noord

Grondslag verdeling: Om tot het gebruik van Aviation te komen, is gebruik gemaakt van data uit passagiersonderzoeken. Omdat bekend is hoeveel passagiers Schiphol per jaar verwerkt; met welk type vervoer deze van en naar de luchthaven komen en tevens uit hoeveel personen een gemiddeld reisgezelschap bestaat, kan worden benaderd hoeveel voertuigen zijn gebruikt om passagiers van en naar de luchthaven te brengen. Voor de PMC Parking is gebruik gemaakt van data van inrij-bewegingen van parkeergarages in het centrumgebied (Noord). Ook daarmee is het aantal vervoersbewegingen vast te stellen. Tot slot is data gebruikt van inrij-bewegingen bij parkeergelegenheden van de Schiphol Commercial-kantoren en hotels in het centrumgebied, waarmee ook het aantal vervoersbewegingen van die PMC kunnen worden vastgesteld.

De infrastructuur van Areaal 1 wordt ook gebruikt door 'overstappers' dit zijn reizigers die Schiphol niet als herkomst of bestemming hebben en overstappen van bus naar bus of van bus naar trein of vv. Met betrekking tot het aantal overstappers (reizigers die Schiphol niet als herkomst of bestemming hebben) van bus naar bus of van bus naar trein of vv is informatie beschikbaar in het rapport van de Netwerkstudie Multimodale Knoop Schiphol (publicatiedatum 3 juli 2017). Het aantal weergegeven overstappers is per maatgevend piek uur. Het aantal hiervoor genoemde overstappers is verminderd met de reizigers die overstappen in een landzijdige bus vv (Sh/Noord/Oost en SH Zuid/Rijk). Deze landzijdige bussen vervoeren reizigers op het Schiphol terrein en tellen niet mee in het aantal reizigers die Schiphol niet als herkomst of bestemming hebben. Vervolgens is het maatgevend piek uur omgerekend naar een jaarvolume. Dit is als volgt: 1.700 (aantal reizigers in het maatgevend piek uur gecorrigeerd voor overstap op landzijdige bussen) * 8 spitsuren per dag * 5 werkdagen per week * 52 weken per jaar = 3.536.000. Deze einduitkomst wordt gedeeld door het reisgezelschap van 2,3 = 1.537.000 vervoersbewegingen die toe te rekenen zijn aan het gebruik van de infrastructuur in Areaal 1 door overstappers. De correctie van 1.537.000 vervoersbewegingen wordt gelijkelijk verdeeld over PMC Parking en PMC Real Estate. De einduitkomst wordt voor elk van de drie jaren van de tariefperiode gehanteerd.

Voor de Areaalen 2 tot en met 7 (Centrum Zuid, Zuid-Oost, Oost, Noord-Oost, Noord en Noord-West) geldt dat de grondslag voor de verdeling 100% Non-Aviation is.

Algemene kosten

De algemene kosten bestaan uit onderhoudskosten en personeelskosten, reiniging en groenkosten. Voor onderhoud/personeel en reiniging/groen worden twee separate sleutels vastgesteld. De toerekening van onderhoud/personeel geschiedt op basis van historische aanschafwaarde per registerobject in combinatie met de resterende levensduur per Areaal. Hierbij geldt het omgekeerd evenredige verband; hoe korter de resterende levensduur hoe meer onderhoudskosten⁹ er aan een actief worden toegerekend. Hierbij is rekening gehouden met de oorspronkelijke aanschafwaarde en een bodemwaarde voor de resterende levensduur van 20%. Dit betekent concreet dat als een asset een resterende levensduur heeft van minder dan 20% van de oorspronkelijke levensduur altijd een toerekening van onderhoudskosten plaatsvindt die gelijk is aan een asset dat een resterende levensduur heeft van 20%. De toerekening van groen en reiniging geschiedt op basis van het aantal registerobjecten per Areaal waarbij sprake is van groen- en reinigingskosten. Bijvoorbeeld registerobject riolering wordt uitgesloten bij de telling van het aantal registerobjecten. Voor een nadere uitleg over de wijze waarop de sleutels worden bepaald wordt verwezen naar Bijlage 4: allocatiesleutel A5.

Bustransport

De kosten voor de concessie van het landzijdige bustransport worden verdeeld door middel van een aparte sleutel. Omdat alle drie de PMC's gebruik maken van deze dienst is de volgende grondslag gebruikt: de 12 verschillende buslijnen waaruit het landzijdige bustransport bestaat worden hoofdzakelijk gebruikt om vanuit het centrum naar parkeerlocaties en gebouwen te komen (en vice versa). Aan de hand hiervan is een berekening gemaakt van de hoeveelheid lijnen die over een bepaald areaal rijden en de frequentie waarmee deze lijnen op verschillende tijdstippen op een dag rijden. Op basis hiervan is de intensiteit per areaal berekend en gebruikmakend van de PMC-verdeling per areaal (zie afschrijvingskosten areaal 1 tot en met 7) is de bustransport sleutel samengesteld.

Op basis van voorgaande stappen worden in totaal tien allocatiesleutels vastgesteld:

1. De sleutels voor afschrijvingen: 7 unieke sleutels per Areaal (Areaal 1 tot en met 7);
2. De sleutel voor algemene kosten: onderhoud
3. De sleutel voor algemene kosten: groen en reiniging
4. De sleutel voor het bustransport.

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 componenten:

Centraal HR

Verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van het aandeel per PMC in de personeelskosten.

HR-Staff Facility management, huurkosten huisvesting

Verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van m² gebruik van kantoorruimte per afdeling en vervolgens op basis van de toewijzing van de afdelingen naar PMC's.

HR-Staff Facility management, overige kosten

Verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van aandeel per PMC in personeelskosten. De PMC Regionale Luchthavens krijgt geen kosten toegerekend, aangezien de Facilitaire Dienst niet voor deze onderdelen werkt.

⁹ Daar waar bij deze onderhoudssleutel gesproken wordt over onderhoudskosten wordt tevens bedoeld de betreffende personeelskosten

Verzekeringskosten

De verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van de herbouwwaarde per verzekerd object en de gebruiker van dit object. Belangrijkste gedeelde objecten zijn het Terminalcomplex (toerekening op basis van m2-verdeling van het gehele Terminalcomplex) en de landzijdige infrastructuur (toerekening van de objecten op basis van de verkeerstellingen). De kosten voor de bedrijfsschadeverzekering worden toegerekend op basis van verdeling van de omzet per PMC.

Pier A project

De allocatiesleutel wordt eenmalig bepaald voor de duur van de tariefperiode (2022-2024) op basis van voorcalculatie van de nog op te leveren assets uit het project A-pier en noodzakelijke projecten ten behoeve daarvan.

Op basis van het toekomstig gebruik van de assets wordt een verdeling over de PMC's berekend (hierbij wordt aangesloten op regels van het Toerekeningssysteem). De sleutel voor de gehele pier wordt berekend door een gewogen gemiddelde van alle geplande assets.

Schiphol International Staff Department:

Alle kosten worden toegerekend aan de PMC 404 Buitenlandse deelnemingen.

De overblijvende kosten binnen OU staven en concern betreffen kosten van afdelingen als Directie, Raad van Commissarissen en afdelingen die ondersteunend zijn voor het hele bedrijf zoals Corporate Legal, Risk & Audit, Corporate Affairs, Finance, Strategy & Airport Planning, Procurement & Contracting.

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 29 lid 12 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.

5.3.6 Toezichtskosten ACM

Met ingang van 2015 worden door ACM kosten doorberekend aan marktorganisaties op basis van het 'Besluit doorberekening kosten ACM' van 27 oktober 2014¹⁰. Schiphol zal een inschatting van deze kosten opnemen in het consultatiebudget.

De inschatting voor de jaren van de tariefperiode zal worden gebaseerd op het gemiddelde van de werkelijke gefactureerde kosten van de drie meest recent gerealiseerde jaren voorafgaand aan de tariefperiode en geldt voor het eerste jaar van het tariefvoorstel. Deze kosten worden voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode).

De kosten worden verantwoord op kostenplaats 27000 A-Aviation Other en worden gealloceerd met allocatiesleutel A7b.

¹⁰ Stb. 2014, 406, laatstelijk gewijzigd bij Besluit van 18 december 2019, Stb. 2019, 519.

5.4 Uitwerking toerekening opbrengsten

De belangrijkste inkomstenbron van de luchtvaartactiviteiten bestaat uit de havengelden. Voor de verschillende diensten kent RSG de volgende opbrengstcategoriën die onderdeel zijn van de havengelden:

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

Havengeldtarieven voor starten en landen zijn gedifferentieerd naar o.a. gewicht, geluid, vluchtsoort, wijze van afhandeling (connected of disconnected) en tijdstip.

Parkeergelden zijn gebaseerd op gewicht en duur. Vergoedingen per passagier zijn gedifferentieerd naar lokaal vertrekkende en overstappende passagiers.

De havengeldtarieven zijn vastgelegd en gepubliceerd in de 'Schiphol Tarieven en Voorwaarden'. Naast de havengelden bestaan er nog overige inkomsten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten, deze activiteiten zijn specifiek benoemd in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

De opbrengsten uit bovengenoemde activiteiten worden rechtstreeks en volledig toegerekend aan de luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten.

In overeenstemming met artikel 8.25d lid 1 en lid 2 stelt Schiphol eenmaal per drie jaar de tarieven en voorwaarden voor de eerstkomende periode van drie jaar vast voor de luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten. De tarieven kunnen in de periode van drie jaar per jaar verschillen.

In overeenstemming met artikel 8.25d lid 4 stelt Schiphol jaarlijks aangepaste tarieven vast op basis van de in 8.25d eerste lid, dan wel in artikel 8.25db bedoelde tarieven die voor het desbetreffende jaar zijn vastgesteld. De aanpassing betreft een of meer van de door Schiphol aan gebruikers in artikel 8.25dg bedoelde verschuldigde afzonderlijke verrekeningen.

In overeenstemming met artikel 8.25 d lid 5 kan Schiphol jaarlijks aangepaste tarieven vaststellen op basis van de in 8.25d eerste lid, dan wel in artikel 8.25db bedoelde tarieven die voor het desbetreffende jaar zijn vastgesteld. De aanpassing betreft een of meer van de door gebruikers aan Schiphol in artikel 8.25dg bedoelde verschuldigde afzonderlijke verrekeningen.

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 toerekeningssprincipe 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.

Op de verwerking van omzet in de externe jaarrekening is IAS 18, Revenues van toepassing. De gebudgetteerde omzet voor de drie afzonderlijke jaren van de consultatie wordt op dezelfde wijze verantwoord met inachtneming van de regels zoals gesteld in IAS 18. Dit geldt ook voor de verantwoording na afloop van het boekjaar van de gerealiseerde omzet in de financiële verantwoording. De voornaamste kwestie bij de verwerking van opbrengsten is het bepalen van het moment waarop opbrengsten moeten worden opgenomen.

Opbrengsten worden in het algemeen opgenomen wanneer het waarschijnlijk is dat economische voordelen uit transacties naar RSG zullen toevloeien en deze voordelen op een betrouwbare manier kunnen worden

vastgesteld. Opbrengsten bestaan uit de bruto-instroom van economische voordelen die gedurende het boekjaar ontstaan bij de uitvoering van de normale bedrijfsactiviteiten van RSG

Opbrengsten komen voort uit de volgende transacties en gebeurtenissen:

De verkoop van goederen. Deze categorie is niet van toepassing bij PMC Aviation en PMC Security.

De verrichting van diensten. Bij PMC Aviation heeft dit hoofdzakelijk betrekking op de opbrengsten uit hoofde van havengelden zoals weergegeven in artikel 2, lid 1a tot en met c van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, het parkeren van luchtvaartuigen en de afhandeling van passagiers en hun bagage.

Bij PMC Security heeft dit hoofdzakelijk betrekking op de opbrengsten uit hoofde van havengelden zoals weergegeven in artikel 2 lid 1d van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol voor de uitvoering van de beveiliging van de burgerluchtvaart, waaronder mede begrepen de grenscontrole. De opbrengsten die samenhangen met deze diensten worden opgenomen in de winst- en verliesrekening van het boekjaar waarin de diensten zijn verricht, indien de volgende zaken op betrouwbare wijze worden vastgesteld:

- Het bedrag van de opbrengst van de transactie
- Het resultaat van de transactie
- De mate waarin de diensten op de balansdatum zijn verricht (voortgang)
- Eventuele kosten die met de transactie samenhangen
- En het waarschijnlijk is dat de economische voordelen met betrekking tot de transactie naar RSG toe zullen vloeien.

Dit betekent concreet dat de opbrengsten over het kalenderjaar het gerealiseerde verkeer en vervoer over het jaar betreffen vermenigvuldigd met het tarief dat op het desbetreffende kalenderjaar is vastgesteld als resultante van het consultatieproces. Hierin zijn uiteraard ook de verrekeringen uit voorgaande boekjaren verwerkt zoals weergegeven in artikel 12 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

Om een betrouwbare schatting te kunnen maken van het resultaat van een transactie moet RSG met de wederpartij in ieder geval overeenstemming hebben bereikt over de volgende zaken:

- De afdwingbare rechten van elke partij inzake de diensten die door de partijen respectievelijk zullen worden geleverd en ontvangen
- De vergoeding voor de prestaties
- De wijze waarop vergoeding zal plaatsvinden en de betalingsvoorwaarden.

Het gebruik door derden van de activa, niet zijnde de verhuur van onroerend goed: bij PMC Aviation vallen de inkomsten uit concessies voor onder andere brandstoflevering onder deze categorie zoals weergegeven in artikel 2 lid 2a van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

De opbrengsten uit concessies onder andere voor brandstoflevering worden opgenomen op het moment dat:

- Het waarschijnlijk is dat de economische voordelen met betrekking tot de transactie naar de RSG toe zullen vloeien
- Het bedrag van de opbrengsten op betrouwbare wijze kan worden gewaardeerd. Opbrengsten uit concessies worden opgenomen in de winst- en verliesrekening in de periode waarop zij betrekking hebben.

5.5 Conformiteit Wet luchtvaart

Het Toerekeningssysteem, 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, tegen marktprijs gaan. 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 RSG zo ingericht, dat zij controleerbaar voldoet aan de daarvoor geldende vennootschappelijke regels en verslaggevingsnormen, waaronder juistheid en volledigheid.

6 Financieel administratieve organisatie

In dit hoofdstuk wordt meermaals verwezen naar het Accounting Manual van RSG. Bij de beschrijving van het Toerekeningssysteem is gebruik gemaakt van de versie van mei 2020 inclusief de jaarlijkse aanpassingen na die tijd als gevolg van wijzigingen in IFRS.

Indien sprake is van principes uit het Accounting Manual welke specifiek van belang zijn voor het Toerekeningssysteem, dan zijn deze principes in de tekst opgenomen.

6.1 Algemene grondslagen

RSG 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 RSG 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. RSG is verder verplicht een Jaarrekening op te stellen. Vanaf 2005 is RSG verplicht haar geconsolideerde Jaarrekening op te stellen in overeenstemming met International Financial Reporting Standards (IFRS), voor zover 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 RSG 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 RSG is gericht op een tijdige, volledige en juiste verwerking van alle financiële transacties.

De belangrijkste beginselen die worden toegepast door RSG 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 RSG 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 Toerekeningssysteem van kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten, wordt volledig aangesloten op het bestaande grootboek en de daarvoor geldende grondslagen. De toerekening wordt toegepast op dezelfde verzameling van opbrengsten en kosten die, middels het grootboek, voor de Jaarrekening wordt gebruikt en die als zodanig onderwerp is van interne review en externe accountantscontrole. In het geval dat de van toepassing zijnde grondslagen voor de externe Jaarrekening 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 RSG. In het

kader van de controle op de segmentinformatie, kunnen de relevante gegevens voor toerekening (gebaseerd op risicoanalyse en controle aanpak van de accountant) zoals vastgelegd in deze bronsystemen ook onderwerp van controle door de externe accountant zijn.

Periodieke administratieve afsluitingen vormen de basis voor zowel de financiële jaarverslaggeving als voor de Regulatory Accounts als bedoeld in art. 30 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol (zie hierna onder paragraaf 6.4 van dit document). De totstandkoming van zowel de financiële jaarverslaggeving van RSG als de Regulatory Accounts vindt dus plaats binnen dezelfde administratieve organisatie, met voor de Regulatory Accounts daarnaast specifiek een aantal extracomptabele aanpassingen.

6.2 Specifieke grondslagen

6.2.1 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 actief wordt als activa opgenomen indien aan alle onderstaande voorwaarden is voldaan, d.w.z. dat:

- het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen met betrekking tot het actief naar RSG zullen vloeien;
- sprake is van economisch eigendom en beschikkingsmacht; en de kostprijs van het actief voor RSG op betrouwbare wijze kan worden bepaald;
- de kostprijs van het volledig activum gelijk is aan of hoger is dan € 20.000.

In aanvulling op het algemene uitgangspunt stelt IFRS dat voor uitgaven na eerste investering als activeringscriterium geldt dat minimaal sprake moet zijn van het handhaven van het (resterende) prestatievermogen. Daarnaast geldt als criterium dat materiele vaste activa op de balans opgenomen moeten worden als sprake is van economisch eigendom. Dit kan het geval zijn als geen sprake is van juridisch eigendom maar als de economische voordelen wel in belangrijke mate naar RSG vloeien en er dus feitelijk sprake is van beschikkingsmacht. Het feit of er sprake is van economisch eigendom is dan ook doorslaggevend.

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 actief wordt afgeschreven, is gelijk aan de verwachte gebruiksduur. De verwachte gebruiksduur is de kortste van de technische en economische levensduur van het actief. De hoogte van de afschrijving dient stelselmatig te worden bepaald, zodanig dat een actief of een groep van gelijksoortige activa aan het eind van de verwachte gebruiksduur tot de geschatte (gemiddelde) restwaarde zal zijn afgeschreven.

RSG hanteert de lineaire afschrijvingsmethode, waarbij afgeschreven wordt op alle materiële vaste activa, met uitzondering van goodwill, grond, vastgoedbeleggingen en materiële vaste activa in aanbouw of ontwikkeling.

De afschrijving van een actief begint op het moment van ingebruikname van het actief, dus wanneer het actief zich bevindt op de locatie en in de conditie dat het gereed is voor de operatie op de wijze zoals bedoeld door het management. Dat is in Schiphol terminologie vanaf het moment van operationele ingebruikname. Dit is in overeenstemming met artikel 29 lid 5 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol waarin staat dat materiële vaste activa pas worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten na het moment van ingebruikneming voor dat doel. Op dat moment wordt het actief toegevoegd aan het activaregister en start de afschrijving vanaf het begin

van de eerstvolgende maand. De afschrijving eindigt als de laatste afschrijvingstermijn is verstreken, of eerder in geval van desinvestering vóór het beëindigen van de levensduur.

Bij toekomstige buitengebruikstelling wordt de lineaire afschrijving bijgesteld over de resterende economische levensduur. Bij onmiddellijke buitengebruikstelling van luchtvaart gerelateerde activa stopt de afschrijving en wordt de resterende boekwaarde op dat moment meegenomen in de verrekening conform de regels van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol. Deze desinvestering is onderdeel van de business case van het betreffende investeringsbesluit. Op materiële vaste activa verkregen als lease (gebruiksrecht activa) wordt afgeschreven in overeenstemming met identieke activa die de vennootschap zelf in eigendom heeft. De afschrijvingstermijn kan korter zijn indien de leasetermijn korter is, niet verlengd zal worden en de betreffende activa niet overgenomen zullen worden.

Afschrijvingstermijnen

In de vaste activa administratie worden de activa gerubriceerd in activacategorieën. In Oracle Cloud wordt onderscheid gemaakt naar Major- en Minor Categories die gekoppeld zijn aan een vooraf door ons Cost Expertise Center en Asset Control vastgestelde standaard afschrijvingstermijn.

Deze afschrijvingstermijn is een richtlijn die in de basis gevolgd moet worden en waarvan alleen mag worden afgeweken indien er middels een onderbouwing aannemelijk gemaakt kan worden dat deze afwijkt van onze richtlijnen. 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 stafafdeling Group Control 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.
- Gedurende de afschrijvingsperiode blijkt dat de technische levensduur korter is dan de economische levensduur zoals ingeschat ten tijde van ingebruikname.
- Aanpassing resterende levensduur a.g.v. toekomstige verwachte investeringen. Bijvoorbeeld indien bekend is dat er over enkele jaren wordt gedesinvesteerd, dan wordt de (meestal langere resterende) economische levensduur ingekort naar moment van desinvesteren (IFRS).
- Lease van bestaande activa - restant looptijd tot aan normale economische levensduur.
- Binnen de hoofdindeling 'Overige materiële vaste activa' bevindt zich de subgroep 'Overige activa'. Voor deze subgroep is in het accounting manual een standaard levensduur gesteld van 15 jaar. Het kan voorkomen dat een specifiek actief binnen deze categorie een afwijkende levensduur krijgt omdat de economische of kortere technische levensduur afwijkt van de standaardlevensduur.

Gegeven de dynamiek van de luchtvaartsector en het kapitaalintensieve karakter van RSG, is een jaarlijkse evaluatie van de standaard levensduur en restwaarde noodzakelijk. De Finance functie is verantwoordelijk voor de uitvoering van deze evaluatie. Een wijziging in economische levensduur kan leiden tot een aanpassing door Group Control van de richtlijn voor de standaard afschrijvingstermijn en/ of restwaarde. Verwerking hiervan wordt getoetst aan de mogelijkheden binnen IFRS.

De afschrijvingstermijn, zijnde de termijn waarin een vast actief wordt afgeschreven, is gelijk aan de verwachte gebruiksduur. De gebruiksduur is de kortste van de technische en economische levensduur van het actief. De vaststelling van de afschrijvingstermijnen wordt getoetst aan de mogelijkheden binnen IFRS.

Een overzicht van de richtlijnen voor de standaard afschrijvingstermijnen van materiële vaste activa voor luchtvaartactiviteiten is opgenomen in Bijlage 1.1. RSG 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 in afstemming met Group Control genomen op grond van de feitelijke/ voorziene bedrijfseconomische situatie. Group Control stemt hiertoe af met de accountant en bij grote impact¹¹ wordt het voorgelegd aan de directie van Schiphol. 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 wordt getoetst aan de mogelijkheden binnen IFRS.

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 de bestaande boekwaarde van het materieel vast activum.

6.2.2 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 alle hieronder genoemde voorwaarden wordt voldaan:

- RSG een bestaande verplichting heeft (in rechte afdwingbaar of feitelijk) ten gevolge van een gebeurtenis in het verleden
- Het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen noodzakelijk is
- 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 RSG 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 markttrente.

¹¹ Grote impact is niet direct in euro's uit te drukken en betreft in ieder geval niet één of enkele individuele asset(s).

Gebruik voorziening

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

6.2.3 Projectactiviteiten en urenregistratie

Binnen Schiphol worden project gerelateerde activiteiten verricht binnen een groot aantal afdelingen zoals Schiphol Projects, Pier A project, IT&Data, en Assetmanagement (bij Digital & Data Analytics, Asset Continuity en Development).

De mogelijkheid tot het activeren van project gerelateerde uren van medewerkers is gebaseerd op een toetsing van de betreffende functie door de afdeling Group Control. De verschillen tussen bovengenoemde bedrijfsonderdelen en afdelingen zijn groot, variërend van nagenoeg volledig uitvoeren van project gerelateerde werkzaamheden tot project gerelateerde werkzaamheden als één van de activiteiten van de afdeling.

De uren samenhangend met project gerelateerde werkzaamheden worden via een urenregistratie op de projecten verantwoord. Projectmedewerkers registreren per dag in het urenschrijfsysteem de gewerkte uren aan een project, waarna deze ter goedkeuring worden ingediend bij een zogeheten Supervisor. De Supervisor is in de regel de hiërarchisch- of functioneel leidinggevende van de betreffende medewerker. Alleen goedgekeurde uren worden vervolgens in het administratieve systeem vermenigvuldigd met een vastgestelde kostprijs per uur, waarna deze kosten worden geboekt in de projectadministratie.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen interne- en externe projectmedewerkers. Voor externe projectmedewerkers geldt het uurtarief waartegen zij daadwerkelijk worden ingehuurd als kostprijs. Voor interne projectmedewerkers geldt dat, niet per individuele medewerker, maar per functie een uurtarief wordt gebaseerd op een voorcalculatorische kostprijsberekening.

Voor de kostprijsberekening van de interne projectmedewerkers gelden de volgende principes:

- De medewerkers die uren schrijven worden ingedeeld in gelijksoortige functies;
- Er wordt een kostprijsberekening per functie gemaakt, zo ontstaat een uurtarief per functie; Voorbeelden van functies zijn: junior-, medior- en senior projectmanagers en bepaalde specialistische functies werkzaam op projecten zoals projectmanagementondersteuners en ontwikkelaars.

Voor het bepalen van het uurtarief bestaan verschillende uitersten: een integrale benadering aan de ene kant waarbij naast de personeelskosten de totale overhead als opslag in het uurtarief wordt opgenomen. Aan de andere kant de directe kosten methode waarbij uitsluitend de directe personeelskosten van het desbetreffende personeelslid in het uurtarief wordt opgenomen.

Voor afdelingen die nagenoeg uitsluitend project gerelateerde werkzaamheden verrichten en waarbij het uurtarief een meer integrale benadering heeft, wordt het uurtarief als volgt bepaald:

- De belangrijkste kosten die betrokken worden in de kostprijs zijn de directe personeelskosten van de medewerkers die uren schrijven (dit betreft salarissen, sociale lasten, pensioenkosten alsmede reiskosten woonwerk-verkeer en opleidingskosten).
- Daarnaast vindt een opslag plaats van overhead ter dekking van de indirecte kosten. De indirecte kosten bestaan uit:
 - De kosten van management en medewerkers die betrokken zijn bij projectactiviteiten, maar deze werkzaamheden in redelijkheid niet per individueel project kunnen vastleggen zoals ondersteunend personeel dat werkzaam is voor een grote groep projecten;
 - Afdelingskosten en overige indirecte kosten zoals advieskosten en contributies;

Voor afdelingen die naast project gerelateerde werkzaamheden ook andere werkzaamheden verrichten en waarbij het uurtarief een meer directe kosten benadering heeft, wordt het uurtarief als volgt bepaald:

- De kosten die betrokken worden in de kostprijs zijn de directe personeelskosten van de medewerkers die uren schrijven (dit betreft salarissen, sociale lasten, pensioenkosten alsmede reiskosten woonwerkverkeer en opleidingskosten)
- Er vinden geen opslagen plaats op het tarief voor overhead en indirecte kosten.

In beide kostprijsberekeningen zoals hierboven beschreven, wordt per functie een inschatting gemaakt van de maximale hoeveelheid uren die de medewerkers in de functie op projecten zou kunnen maken (zogenoemde maximaal aantal declarabele uren). Hierbij wordt rekening gehouden met mogelijk onbeschikbaarheid door:

- Vaste feestdagen, verlof, roostervrije dagen en een gemiddeld ziektepercentage
- Uren die de medewerker dient te besteden aan opleiding, training, werkoverleg en sommige nevenactiviteiten (bijv. OR-lidmaatschap). Deze uren kunnen zowel per afdeling verschillen als ook per gelijksoortige projectfunctionarissen.

De exacte uitwerking kan per bedrijfsonderdeel verschillen van hetgeen hierboven is beschreven, zolang maar voldaan wordt aan bovenstaande basisprincipes. Bepalend hiervoor zijn de karakteristieken van het organisatieonderdeel, waarbij beoordeeld wordt in hoeverre het redelijk is de overhead en de advieskosten op te nemen in het uurtarief. In de tabel hieronder wordt weergegeven hoe bij de desbetreffende bedrijfsonderdelen het uurtarief wordt bepaald. Dit is de situatie ten tijde van het beschrijven van het TS (feb 2021). Het is mogelijk dat gedurende de tariefperiode bij meer organisatie onderdelen tot urenschrijven wordt overgegaan.

	Schiphol Projects	IT&D	ASM ¹² (DDA, AC, DEV)	CEC	Pier A project	Finance (sr projectcontrol)	SSE
Basis: directe personeelskosten van medewerkers die uren schrijven (salaris, sociale lasten, pensioen, reiskosten woon-werk, opleidingskosten)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Opslag voor uren overhead en management in tarief	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee (eigen uren) ¹³	Nee	Nee
Opslag voor afdelingskosten en overige indirecte kosten in tarief	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Opslag voor niet declarabele uren	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Resultaat via doorbelasting of allocatie	Doorbelasting	Allocatie	Allocatie	Allocatie	Allocatie	Allocatie	Allocatie

¹² Bij ASM is het urenschrijven recent ingevoerd en is gekozen voor een praktische insteek, waarbij binnen heel ASM op dezelfde manier het uurtarief wordt bepaald. Het niet overslaan van overhead en management heeft te maken met het aandeel dat het urenschrijven uitmaakt binnen het totaal aan werkzaamheden.

Bij Pier A project schrijft de overhead en het management zelf uren, waardoor die kosten voor zover aan projecten geschreven ook gekapitaliseerd worden.

¹³ Het criterium voor al dan niet overslaan van afdelingskosten heeft te maken met de inschatting of het terecht is dat de bewuste kosten zoals bijv. advieskosten in de projecten terecht komen.

Zie ook de beschrijvingen van de doorbelastingen (bijlage 3) en allocaties (bijlage 4) van de hierboven genoemde bedrijfsonderdelen.

6.3 Administratiesystemen

Ten behoeve van de financiële administratie wordt gebruik gemaakt van een aantal geautomatiseerde systemen. Voor de verschillende opbrengsten zijn er verschillende bronssystemen, 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. Dochterondernemingen en deelnemingen kunnen andere systemen gebruiken. Voor de consolidatie en segmentatie (toerekening naar PMC's) wordt het systeem Onestream gebruikt. Deze verschillende systemen zijn aan elkaar gekoppeld door middel van diverse interfaces.

Het systeem voor de financiële administratie, Oracle, is ingericht in Business Units. Een Business Unit is de administratieve benaming van een bedrijfsonderdeel of een deelneming die een aparte juridische eenheid vormt. Binnen de Business Units is de administratie ingedeeld in kostenplaatsen. Daarnaast kennen we binnen Schiphol de term Operating Unit welke wordt gevormd door een groep kostenplaatsen. Ter illustratie; de Legal Entity Schiphol Nederland B.V. is één Business Unit in de Financiële administratie. Binnen deze Business Unit onderkennen we verschillende Operating Units waaronder Aviation en Schiphol Commercial. Deze Operating Units worden gevormd door een groep van onderliggende kostenplaatsen.

De eerste stap om te komen tot de informatie per PMC vindt plaats met de primaire vastlegging in de financiële administratie per kostenplaats. Vervolgens vindt in de financiële administratie ook de tweede stap plaats, waarbij doorbelastingen worden geboekt tussen de Operating Units.

Vervolgens vindt consolidatie van deze gegevens plaats. Na deze consolidatie worden de kosten en de opbrengsten per kostenplaats-/ kostensoort- combinatie van de verschillende Operating Units, gealloceerd naar PMC's in Onestream. Een aantal PMCs samen vormen weer Business Area's. Zo bestaat de BA Aviation uit de PMC's Aviation en Security. De totale toerekening naar PMC's vindt aldus plaats op de geconsolideerde cijfers.

Zie de schema's in paragraaf 5.1.2 voor een verduidelijking van de systematiek van toerekening en de gehanteerde administratiesystemen.

6.4 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 Strategisch Plan, Business Plan, Budget en Jaarverwachting. Maandelijks vindt een afsluiting plaats van de gerealiseerde bedragen over de afgelopen maand. De Jaarverwachting vindt plaats per kwartaal.

6.4.1 Voorcalculatie: Strategisch Plan, Business Plan en Jaarverwachting

Het doel van het deelproces 'Strategisch Plan' is het opstellen van een meerjarenplan dat bestaat uit het herijken van de missie, visie en strategie van de RSG. Het Business Plan is een vertaling van de Strategie naar een financiële uitwerking voor het volgende jaar en de negen jaren daarna. Hierbij zijn de eerste vijf jaar op basis van bottom-up planning en de laatste vijf jaar op basis van drivers. Het deelproces vindt voor alle Business Areas plaats in de eerste helft van het jaar. De eerste drie jaren van het Business Plan dienen als basis voor de drie jaren van de tariefperiode. In deze paragraaf wordt nader ingegaan op het Business Plan-proces.

Voorafgaand aan het opstellen van het Business Plan geeft de Directie van RSG guidelines (kaders, normen, ratio's) mee aan het management van de organisatieonderdelen. Deze guidelines bevatten onder andere de volgende onderwerpen:

1. Prioriteiten in het Business Plan: De directie bepaalt de belangrijkste prioriteiten om de ontwikkeling van het Business Plan te begeleiden. Bijvoorbeeld aangaande het operationeel en integraal capaciteitsplan. De directie geeft als guideline mee dat operationele acties ontwikkeld en geïmplementeerd moeten worden om de toenemende vraag te accommoderen.
2. Dilemma's: De directie geeft richting aan specifieke dilemma's. Deze dilemma's zijn vanuit management in een eerder stadium doorgegeven. Als voorbeeld het maximale bedrag voor CAPEX in de Tactisch Planperiode.
3. Kaders, normen en ratio's aangaande de 'Top Performance Indicatoren, maar ook omtrent personeelskosten en financiële key parameters, waaronder CAPEX, OPEX, kosten per WLU (Work Load Unit), financiering ratio's en personeelskostenontwikkelingen. Deze kaders, normen en ratio's worden veelal in de vorm van bandbreedtes (ranges) gedefinieerd. Als voorbeeld het inflatiepercentage dat gehanteerd dient te worden voor de afzonderlijke jaren van het Business Plan en een gemiddeld jaarlijks rendement (minimum) over het eigen vermogen. Voor ontwikkeling van de kosten worden voor de afzonderlijke jaren maxima gesteld. Als voorbeeld: de kosten in jaar 2 van het Business Plan mogen maximaal gelijk zijn of lager zijn dan kosten voor jaar 1 plus inflatie. De aandeelhouders van RSG geven een norm op (ondergrens) aangaande het gemiddeld jaarlijks rendement over het eigen vermogen. Deze eis wordt opgenomen in de strategische en businessplannen binnen RSG en vastgesteld wordt dat de norm in de strategische- en businessplannen ook wordt bereikt. Indien de norm in eerste instantie niet wordt behaald worden corrigerende maatregelen uitgevoerd.

Tijdens meerdere challenge sessies door Directie, Strategy & Airport Planning, Finance en de managementteams worden de uitkomsten getoetst aan de kaders en normen zoals opgenomen in de guidelines behorende bij het Business Planproces. De challenge is een bredere discussie dan alleen over afwijkingen ten opzichte van de gestelde kaders. De ontwikkeling van OPEX en CAPEX ten opzichte van voorgaande periode, voorgaand plan en opvolgende planjaren wordt uitvoerig toegelicht. Te maken keuzes worden toegelicht en daar waar keuzes leiden tot niet realiseren van strategische doelstellingen staat dit ter discussie. De directie heeft de mogelijkheid om instrumenten in te zetten om ratio's in tweede instantie alsnog te behalen.

De Directie kan kostentargets meegeven aan het management. Het management dient deze vervolgens zelf verder in te vullen. Finance bewaakt of de kostentargets daadwerkelijk worden verwerkt in de cijfers van het Businessplan. Deze kostentargets zijn een instrument dat ook ingezet kan worden indien wel aan alle targets wordt voldaan. Het bepalen van de toegestane budgetruimte is continu een afweging tussen het kunnen realiseren van strategische doelen versus ontwikkeling van kosten die vanuit commercieel oogpunt te verdedigen is.

Het Business Plan wordt vervolgens in de zomer goedgekeurd door de RvC.

In het Business Plan, waarvan jaar 1 tot en met jaar 3 wordt gebruikt voor de drie jaar tariefperiode, zijn de (hoofd)kostensoorten opgenomen die ook in het IATA-template bij de consultatie worden verbijzonderd en geanalyseerd. Hieronder volgt een uiteenzetting van de (hoofd)kostensoorten en de wijze waarop deze als basis voor de jaren van het Business Plan worden vastgesteld. Verwezen wordt naar de tekst onderaan deze opsomming voor de aanpassingen op de jaren 1 t/m 3 van het Business Plan die worden gedaan ten behoeve van het consultatiebudget.

1. Personeelskosten

De personeelskosten voor de jaren van de tariefperiode worden aangepast voor Cao-ontwikkelingen en de sociale lasten. Deze aanpassingen worden op Schiphol Group niveau vastgesteld op basis van lopende Cao-afspraken en kaders van de Directie met betrekking tot de loonontwikkeling. Voor de aanpassingen in de sociale lasten worden de verwachte premieontwikkelingen bij desbetreffende instanties opgevraagd (zoals Pensioenfondsen). De inzet van het aantal medewerkers wordt tijdens het Business Planproces vastgesteld door

de Directie van de betreffende afdeling op basis van de normen en kaders afgegeven door Directie Schiphol voor ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode (alsmede het jaar voorafgaand aan de tariefperiode).

2. Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten van de bestaande activa worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van de in het activaregister vastgelegde historische kosten. Op basis van de historische kosten worden de afschrijvingskosten per jaar bepaald. Deze activa wijzigen op de volgende wijze: de geplande activeringen volgens het Aviation Development Plan worden meegenomen in de bepaling van de afschrijvingskosten.

3. Onderhoudskosten

De onderhoudskosten worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de maincontractors. Indien er nog geen contracten zijn afgesloten voor alle jaren wordt het meest recente jaar als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode). De hoeveelheid onderhoudswerkzaamheden wordt voor bagage assets vastgesteld op basis van het Meerjarig onderhoudsplan. Voor de overige percelen (Maincontractors MC2019) geldt dat de hoeveelheid onderhoudswerkzaamheden bepaald wordt aan de hand van normkaarten (en aantal assets). Er zijn prestatierichtlijnen afgesproken. Afhankelijk van deze normen en de kwaliteit van de assets wordt vanuit MC bepaald of onderhoudswerkzaamheden nodig zijn.

4. Utiliteitsdiensten

Van de utiliteitsdiensten wordt 100% vooraf ingekocht op basis van contractuele afspraken met de externe partijen voor de 3 jaren van de tariefperiode. Daarmee wordt voor Aviation het tarief vastgelegd, welk tarief in ieder van de 3 jaren verschillend zal zijn. Het ingeschatte verbruik van het product dient als basis. Deze basis wordt aangepast voor de jaren 1, 2 en 3 van de tariefperiode met de ontwikkelingen in de activa van de afnemende OU's. De ontwikkelingen zijn opgenomen in de investeringsportefeuille van Schiphol Group, welke goedgekeurd is door de Directie.

5. Verzekeringskosten

De verzekeringskosten van het jaar voorafgaand aan jaar 1 van het Business Plan geldt als basis. Deze basis wordt aangepast voor de jaren van tariefperiode met behulp van de expertise van de verzekeringsmaatschappijen. De verzekeringskosten worden uitgesplitst in kosten die direct toe te rekenen zijn aan de gebruikers (100% dan wel gedeelde gebruikers) en kosten die niet direct toe te rekenen zijn aan de gebruikers. De direct toe te rekenen verzekeringskosten worden toegewezen aan een PMC. De niet direct toe te rekenen verzekeringskosten worden toegewezen op basis van de weging van de herbouwwaarde van de onderliggende objecten. De onderliggende objecten zijn wel direct toe te rekenen aan 1 of meerdere gebruikers en worden als zodanig toegerekend op basis van gebruik en de daarbij behorende sleutel. De herbouwwaarde van de objecten worden in de jaren van de tariefperiode (alsmede het jaar voorafgaand aan de tariefperiode) op basis van het Aviation Development Plan beoordeeld en waar nodig uitgebreid dan wel herzien.

6. Kosten in samenhang met investeringen

De kosten in samenhang met investeringen zijn direct gerelateerd aan de ontwikkelingen in het Aviation Development Plan. De geplande projecten voor de jaren van de tariefperiode gelden als basis en hierbij wordt per project een inschatting gemaakt van de bijbehorende kosten in samenhang met investeringen.

7. Uitbestedingen

De kosten voor uitbestedingen (exclusief securitykosten) worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de externe partijen. Indien nog geen contracten zijn afgesloten voor alle jaren van de tariefperiode wordt het meest recent kalenderjaar (1 jaar voorafgaand aan het Business Plan) als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaand aan de

drie jaar tariefperiode). De hoeveelheid uitbestedingen van het meest recente gerealiseerde kalenderjaar dient als basis. Deze basis wordt meestal aangepast met een volume gerelateerde driver in de drie jaren van de tariefperiode. De volumeontwikkeling is voor elk van de soort uitbestedingen verschillend. Voorbeelden van de volume gerelateerde drivers (niet limitatief):

- Ontwikkeling van de activaportefeuille op basis van de geplande activeringen volgens het Aviation Development Plan.
- Ontwikkeling van de passagiersontwikkeling in de drie jaren van de tariefperiode.

Voor de specifieke beschrijvingen wordt verwezen naar bijlage 3 Doorbelastingen en bijlage 4 Allocaties.

De uitbestedingen gerelateerd aan de securitykosten worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van het aantal uren vermenigvuldigd met het uurtarief van het beveiligingsbedrijf. De directe kosten (uurtarief) voor de drie jaren van de tariefperiode worden aangepast met de inschattingen, op basis van het professional judgement, die gemaakt zijn door de afdeling inkoop (de inkoopafdeling heeft ervaring opgedaan in het verleden, kent de markt, voert verkennende gesprekken met vakbonden en beveiligingsbedrijven). De hoeveelheid inzet van uren van de beveiligingsbedrijven wordt voor de jaren van de tariefperiode aangepast met de driver Verkeer & Vervoer ontwikkelingen en met verwachte nieuwe maatregelen.

8. Inhuur extern personeel

De directe kosten voor de inhuur worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de leverancier. Indien nog geen contracten zijn afgesloten voor de alle jaren van de tariefperiode wordt het meest recente jaar als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode). De hoeveelheid inhuur van het meest recente gerealiseerde kalenderjaar dient als basis. Deze basis wordt meestal aangepast met een volume gerelateerde driver in de drie jaren van de tariefperiode. De volumeontwikkeling is voor elk van de soort uitbestedingen verschillend. Voorbeelden van de volume gerelateerde drivers (niet limitatief):

- Ontwikkeling van de activaportefeuille op basis van de geplande activeringen volgens het Aviation Development Plan.
- Ontwikkeling van de passagiersontwikkeling in de drie jaren van de tariefperiode.

Voor de specifieke beschrijvingen wordt verwezen naar bijlage 3 Doorbelastingen en bijlage 4 Allocaties.

9. Materialen

De kosten voor materialen worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de externe partijen. Indien er nog geen contracten zijn afgesloten voor de alle jaren van de tariefperiode wordt het meest recente jaar als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode). De hoeveelheid materialen van het meest recente gerealiseerde kalenderjaar dient als basis. Deze basis wordt aangepast met een volume gerelateerde driver in de drie jaren van de tariefperiode. De volumeontwikkeling is voor diverse materialen verschillend. Voorbeelden van de volume gerelateerde drivers (niet limitatief):

- Ontwikkeling van de activaportefeuille op basis van de geplande activeringen volgens het Aviation Development Plan.
- Ontwikkeling van de passagiersontwikkeling in de drie jaren van de tariefperiode.

Voor de specifieke beschrijvingen wordt verwezen naar bijlage 3 Doorbelastingen en bijlage 4 Allocaties.

10. Overige externe kosten en diverse kosten

De overige externe kosten en diverse kosten worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de externe partijen. Indien er nog geen contracten zijn afgesloten voor alle jaren van de tariefperiode wordt het meest recente jaar als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste

kwartaal van het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode). De hoeveelheid overige externe kosten en diverse kosten van het meest recente gerealiseerde kalenderjaar dient als basis. Deze basis wordt aangepast met een volume gerelateerde driver in de drie jaren van de tariefperiode. De volumeontwikkeling is voor de overige externe kosten en diverse kosten verschillend. Voorbeelden van de volume gerelateerde drivers (niet limitatief):

- Ontwikkeling van de activaportefeuille op basis van de geplande activeringen volgens het Aviation Development Plan.
- Ontwikkeling van de passagiersontwikkeling in de drie jaren van de tariefperiode.

Voor de specifieke beschrijvingen wordt verwezen naar bijlage 3 Doorbelastingen en bijlage 4 Allocaties.

Hierboven is per (hoofd)kostensoort weergegeven hoe deze kosten voor de jaren 1 tot en met 5 van het Business plan worden budgetteerd (en waar de jaren 1 tot en met 3 als basis dienen voor het consultatiebudget van de tariefperiode).

In het consultatieproces worden de ontwikkelingen van de kosten en opbrengsten van jaar op jaar toegelicht in het IATA-template. Hierin worden mutaties onderbouwd met veranderde activiteitsniveau. Deze informatie wordt vergeleken met de consultatiedocumentatie van de vorige consultatieperiode.

In de financiële verantwoording worden jaarlijks de werkelijke kosten vergeleken met hetgeen in de consultatie was opgenomen. Deze financiële verantwoording wordt voorzien van een accountantsverklaring van de externe accountant. In deze verantwoording wordt niet alleen inzicht gegeven in de afwijkingen van de verrekenbare posten, maar ook in de niet-verrekenbare posten. Beide elementen zijn voor Schiphol van groot belang. De verrekenbare posten leiden tot ongewenste verschuivingen van kosten tussen jaren en daarmee tot (mogelijk) ongewenste tarief ontwikkelingen. De verschillen in niet-verrekenbare posten zijn van ander evident belang. Deze dienen cumulatief rond de nihil te zijn. Een 'onder realisatie' zal leiden tot discussie met de airlines inzake kwaliteit van budgettering en ongetwijfeld wordt dit betrokken in de discussie omtrent toekomstige tarieven. De andere kant, 'over realisatie' leidt tot interen op de rentabiliteit van het gehele concern. Dat leidt tot discussie met de directie en aandeelhouders, maar onder de Wet luchtvaart naar verwachting ook met de airlines. Immers, grote afwijkingen op dit vlak zullen vermoedelijk bij de aandeelhouder enige terughoudendheid veroorzaken bij het vaststellen van de Non-Aviation bijdrage, ten behoeve van het beperken van het risicoprofiel van de RSG.

6.4.1.1 Opbrengsten

In het deelproces 'Business Plan' worden havengeld opbrengsten voor de drie individuele jaren van de tariefperiode vastgesteld d.m.v. Verkeer & Vervoersverwachtingen gebaseerd op de input van de werkgroep Markt en rekening houdend met de betreffende havengeldtarieven/ -structuur. De werkgroep Markt (intern initiatief van Schiphol) organiseert 1 keer per jaar een vergadering waarbij alle op Schiphol opererende airlines zijn uitgenodigd en worden gevraagd om input voor Verkeer & Vervoer. Vervolgens wordt door RSG na overleg met de marktpartijen, rekening houdend met de meest actuele relevante ontwikkelingen uit de markt het Verkeer & Vervoer vastgesteld. Het doel hiervan is inzicht te krijgen aan de hieraan gekoppelde capaciteitsontwikkelingen van de luchthaven en als indicatie voor mogelijke verrekening van de Verkeer & Vervoer. Jaarlijks voert Schiphol consultatieoverleg met de airlines over de tarieven (één keer per 3 jaar volledig en jaarlijks uitsluitend voor zover die betrekking hebben op verrekeningen) en de geplande investeringen in de luchthaveninfrastructuur. De wet geeft nauwgezet aan, aan welke informatieverplichtingen Schiphol in dat kader moeten voldoen.

Als onderdeel van de consultatie worden de airlines nauw betrokken bij het vaststellen van de marktvrage en de capaciteitsknelpunten en geraadpleegd over de in het Aviation Development Plan beschreven verwachte ontwikkelingen op de middellange termijn. De werkgroep markt brengt de toekomstige ontwikkelingen van het verkeer en vervoer op de korte, middellange en lange termijn in kaart teneinde de behoefte aan extra of andersoortige capaciteit op, rondom en boven Schiphol te kunnen vaststellen.

De output van de werkgroep markt wordt gebruikt ten behoeve van het Sector Planning Proces, het opstellen van de Gebruiksprognose en andere (specifieke) projecten/vragen. De kerntaak van de werkgroep is het opstellen van aantal scenario's en cijfermatig de omvang weergeven van het vervoer en verkeer op jaarbasis, mogelijk in een aantal varianten (scenario's), waar mogelijk gespecificeerd naar vervoer- en verkeersegment. De producten van de werkgroep markt zijn de seizoensplanning voor het lopende en het eerstvolgende IATA-seizoen, het verkeersscenario voor de korte termijn ten behoeve van de Gebruiksprognose (inzake geluid) en de scenario's ('dienstregelingen') voor de middellange termijnplanning. De uitkomsten van de werkgroep markt worden 1 keer in de drie jaar (in het jaar voorafgaand de tariefperiode) gebruikt als input voor de tariefconsultatie.

6.4.1.2 Kosten

Kosten worden bepaald door rekening te houden met het uitgangspunt in de Wet luchtvaart dat deze moeten zijn gebaseerd op de verwachte kosten in de jaren van de tariefperiode, de gerealiseerde kosten in het afgelopen jaar, de geplande efficiency resultaten voor de komende drie jaar en de aanpassingen in de operatie voor de komende drie jaar (volume en wijze van afhandelen) alsmede de set van gehanteerde allocatiesleutels.

Binnen de set van allocatiesleutels en doorbelastingen, zoals in bijlage 3 en 4 van het Toerekeningssysteem beschreven, bestaat een variëteit. Sommige sleutels variëren van jaar op jaar nauwelijks, andere sleutels variëren meer. Er zijn grofweg twee soorten allocatiesleutels en doorbelastingen te onderscheiden. Dit zijn enerzijds sleutels waar operationele data die feitelijk gemeten zijn voor de totstandkoming nodig zijn en anderzijds sleutels die meer rekenkundig van aard zijn, gebaseerd op een berekening op basis van onderliggende data die gebruikt worden als input voor het budget (bedragen, aantal fte's en aantal uren). De uitkomsten van deze sleutels van elk van de drie jaren van de tariefperiode kunnen verschillend zijn.

De allocatiesleutels die grotendeels gebaseerd zijn op operationele data zijn als volgt:

- A5 gedeelde sleutel landzijdige infra
- A10 gedeelde sleutels m2 van het Terminalcomplex voor de afschrijvingskosten van het Terminalcomplex en daarmee samenhangend de doorbelasting D18 gebruik van het Terminalcomplex. D18 wordt gebruikt voor de doorbelasting van de kosten voor schoonmaak, onderhoud, transport en levering van energie, transport en levering van water en overige kosten.
- A12 (gedeelde sleutel o.b.v. gebruik wagenpark) wordt berekend op basis van gebruik van de voertuigen per afdeling in het jaar voorafgaand aan de tariefperiode.

De doorbelastingen die gebaseerd zijn op operationele data zijn als volgt:

- D4 Branddoormeldsysteem, de doorbelasting vindt plaats op basis van het aantal feitelijke aansluitingen gemeten in het jaar voorafgaand aan de tariefperiode.
- D7 Utiliteitsdiensten; het jaar voorafgaand aan de tariefperiode worden de hoeveelheden per product gemeten door een extern meetbedrijf vastgesteld.
- D15 en D16 Schipholpassen en autorisaties; het jaar voorafgaand aan de tariefperiode wordt het aantal schipholpassen en autorisaties vastgesteld.
- D26a goederencontrole; het jaar voorafgaand aan de tariefperiode wordt het aantal passages en de bijbehorende tijdsbesteding op basis van een steekproef vastgesteld.
- D26b gebruik van personeels(security)filter door Non Aviation: het jaar voorafgaand aan de tariefperiode wordt het aantal passages van personeel vastgesteld.
- D18 Gebruik Terminalcomplex en daarmee samenhangend A10 gedeelde sleutels m2 van het Terminalcomplex voor de afschrijvingskosten van het Terminalcomplex.
- D12 Schiphol Commercial - Customer Contact Center en Mobiele Persoonlijke Assistentie

Alle overige sleutels zijn te categoriseren als rekenkundige sleutels.

6.4.1.3 Asset Base / Investerings

De Asset Base wordt bepaald aan de hand van investeringen, afschrijvingen en nieuw berekende allocatiesleutels (het door de ACM goedgekeurde Toerekeningssysteem ligt voor enkele jaren vast, maar elk jaar worden de nieuwe actuele percentages conform de hierboven beschreven methodiek bepaald en gebruikt voor het vaststellen van de Asset Base / Investerings in het komende jaar). Informatie m.b.t. investeringen wordt voor de komende 5 jaar verstrekt (waarvan de laatste 2 jaar indicatief zijn).

6.4.1.4 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.

Door middel van het beschreven Planning & Control proces van RSG is gewaarborgd dat budgetten voor interne beheersing, verrekening na afloop van het jaar en de 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. De aandeelhouder stelt vervolgens de Non- Aviation bijdrage vast.

6.4.2 Financiële verantwoording

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

- a. Een overzicht van de categorieën van materiële vaste activa
- b. Een gespecificeerd overzicht van de kosten en opbrengsten die betrekking hebben op de luchtvaartactiviteiten
- c. Een specificatie van de bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten
- d. Een specificatie van de stand van het begin en het einde van het betreffende boekjaar van de verrekeningen
- e. Een specificatie van de in het afgelopen boekjaar in gebruik genomen activa
- f. Een specificatie van de in artikel 8.25dg, tiende lid, van de wet bedoelde efficiencyprikkel investeringen
- g. Een specificatie van het over het afgelopen boekjaar gerealiseerde efficiëntieresultaat.

Zie ook art. 30 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol voor een uitgebreide beschrijving van de punten onder a. t/m g.

7 Beheerorganisatie

De controle op de werking van het Toerekeningssysteem en betrouwbaarheid van de informatie over toegerekende kosten en opbrengsten maakt een integraal onderdeel uit van de verantwoordelijkheid van de lijnorganisatie binnen RSG

In dit hoofdstuk wordt op enkele maatregelen ingegaan, die de effectiviteit van die controle garanderen.

7.1 Verantwoordelijkheid van de lijnorganisatie

De informatie die de basis vormt voor de toerekening, maakt deel uit van de reguliere bedrijfsrapportages binnen RSG 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 de vastgelegde informatie ligt bij de lijnorganisatie; de finance organisatie maakt het door middel van interne controles mogelijk om deze verantwoordelijkheid te dragen.

Door de interne auditafdeling wordt aanvullend getoetst hoe de controlemaatregelen functioneren. Over de uitkomsten van deze controles wordt rechtstreeks gerapporteerd aan het (naaste hogere) management dat de verantwoordelijkheid draagt voor het betreffende bedrijfsonderdeel.

Voor elke Business Area en Support Units zijn een verantwoordelijk directeur en navigator benoemd. Deze - directeur en - navigator tekenen jaarlijks een Letter of Representation (LOR), waarmee ze een verklaring afleggen over de effectieve werking van de interne beheersing. De toepassing van het Toerekeningssysteem in het eigen bedrijfsonderdeel maakt hiervan onderdeel uit.

7.2 Borging van de werking van het Toerekeningssysteem

7.2.1 Systeem audit

De uiteindelijke toerekening vindt plaats via een aantal verschillende systemen, zoals beschreven in paragraaf 5.1. Door middel van IT auditing besteedt RSG veel aandacht aan de kwaliteit van de aanleverende bronssystemen en het systeem waarin de uiteindelijke toerekening plaatsvindt. De kwaliteit van deze systemen wordt in het kader van de IFRS jaarrekening door de externe accountant gecontroleerd, zonodig aangevuld met additionele controles ten behoeve van de Regulatory Accounts.

7.2.2 Procedures

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

Toetsing financiële verantwoordingsstructuur

De BA/PMC-structuur wordt beoordeeld op een drietal punten:

- Aansluiting bij strategische ontwikkelingen binnen RSG en de ontwikkelingen in de markt
- Conformiteit aan de eisen gesteld vanuit de externe verslaggevingstandaarden (IFRS – segmentatie)
- Conformiteit aan de vereisten in de Wet luchtvaart met betrekking tot de inrichting van de financiële administratie en de toerekeningssystematiek.

Vastlegging toerekeningsystematiek

De algemene grondslagen, definities en methodieken voor toerekening worden vastgelegd in het document 'Toerekeningssysteem Luchtvaartactiviteiten Schiphol Group op de luchthaven Schiphol' en zijn onderdeel van de Concern AO. Dit document geeft in detail inzicht in algemene toerekeningsprincipes, de in de tariefperiode in gebruik zijnde doorbelastingen en allocaties per kostenplaats en de verdeelsleutels per kostenplaats.

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 (onderscheid 3 Business Area's) 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 (voorlopige) 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 genomen om de specifieke waarde van de verdeelsleutel vast te stellen. Deze vaststelling geschiedt voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode waarover de verdeelsleutel wordt gehanteerd. Ieder jaar van de drie jaar tariefperiode heeft een eigen sleutelset. Tijdens de drie jaren van de tariefperiode 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.

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

Vaststelling m2 Terminalcomplex

Voor jaar 1 van de drie jaar tariefperiode is de peildatum 1 juli voorafgaand aan het eerste tariefjaar. Op deze peildatum wordt de sleutel voor jaar 2 en 3 op de volgende wijze bepaald: de sleutel voor jaar 1 wordt als basis genomen. Om tot een zo nauwkeurig mogelijke bepaling van de sleutel voor jaar 2 en jaar 3 te komen worden op basis van de geplande projecten in de Terminalcomplex (ontleend aan het meest recente Aviation Development Plan per 1 juli) extracomptabel aanpassingen gedaan op de vierkante meters van jaar 1 per gebouwdeel/verdieping.

Verkeersintensiteiten wegenstelsel luchthavenareaal

Als peildatum voor de vaststelling van deze verdeelsleutel voor jaar 1 geldt voor de arealen 1 tot en met 7 het werkelijk gebruik van 2 jaar¹⁴ voorafgaand aan de tariefperiode. De sleutel voor de jaren van de tariefperiode wijzigt voor areaal 1 met verkeer- en vervoerontwikkeling en met de trendontwikkeling van 2 tot en met 6 jaar voorafgaand aan de tariefperiode. Voor de arealen 2 tot en met 7 wordt het gebruik voor de jaren van de tariefperiode gelijk verondersteld.

14 In het Toerekeningssysteem 2022-2024 wordt bij diverse doorbelastingen en allocaties bij de wijze en frequentie van meten consultatie verwezen naar één of twee jaar voorafgaand aan de start van de tariefperiode. Voor het Toerekeningssysteem 2022-2024 betekent dit kalenderjaar 2021 respectievelijk 2020. Indien bij het opstellen van het consultatiebudget voor de jaren 2022-2024 als gevolg van COVID het genoemde referentiejaar voor een specifieke doorbelasting (of allocatie) niet als representatief kan worden beschouwd door bijvoorbeeld een veel lager verkeer en vervoer in 2020, dan zal in afwijking van de beschrijving gekozen worden voor het best passende alternatief. Dit kan bijvoorbeeld zijn: drie jaar voorafgaand aan de tariefperiode (2019). Daar waar afgeweken wordt van de beschrijving, zal dit bij de consultatie 2022-2024 nader worden toegelicht in het IATA template.

Variabelen t.b.v. Staven

Het peilmoment voor het bepalen van de sleutels t.b.v. staven is het jaar voorafgaand aan de tariefperiode. Per sleutel is beschreven hoe deze sleutel voor de jaren van de tariefperiode wordt bepaald. Dit is per sleutel verschillend. Verwezen wordt naar bijlage 4 voor de beschrijving per sleutel.

Voor materiële vaste activa en de daarbij behorende afschrijvingen worden de verdeelsleutels vastgesteld op het moment van activering.

7.2.3 Wijzigingen in organisatie en of activiteiten

De dynamiek van de luchthaven 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 2022-2024, qua Toerekeningssysteem liggen hierbij de uitgangspunten, criteria en typen allocatiesleutels vast. Als gevolg van bovengenoemde wijzigingen kan het wel voorkomen dat de doorbelasting en allocatie wijzigt. Om inzicht te geven aan de gebruikers wat gewijzigd is en welk effect dit heeft op de toerekening zal bij de consultatie en in de Regulatory Accounts voor zover nodig uitleg en verantwoording hierover worden gegeven. Hoofdstuk 9 geeft een verdere uitleg van de procedure met betrekking tot dergelijke tussentijdse wijzigingen.

7.3 Toezicht door externe accountant

7.3.1 Toezicht op de geconsolideerde Jaarrekening

Uit hoofde van de bepalingen in Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, dient RSG een Jaarrekening, inclusief toelichtingen, op te stellen. Deze Jaarrekening dient door een onafhankelijke registeraccountant te worden gecontroleerd (zie art. 2:393 lid 1 BW).

De Jaarrekening van RSG omvat naast de vennootschappelijke Jaarrekening van ook de financiële gegevens van de rechtspersonen en vennootschappen, die een groep of een groepsdeel (zie art. 2:405 en 406 BW) vormen. Dit betekent dat ook de geconsolideerde 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 RSG zelf neemt om ervoor 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 2019 is door de accountant een goedkeurende verklaring afgegeven over de Jaarrekening van RSG. De accountant betreft als onderdeel van de Jaarrekeningcontrole tevens de segmentatie naar Business Area's, zoals deze in de Jaarrekening is weergegeven.

Door de controle op de Jaarrekening kunnen de werkzaamheden en bevindingen van de accountant inzake de Jaarrekening tevens betrekking hebben op de daarin opgenomen segmentverantwoording.

7.3.2 Toezicht op de Jaarrekening met betrekking tot luchtvaartactiviteiten

Het wettelijke kader voor de totstandkoming van de Regulatory Accounts van RSG als exploitant van de luchthaven is neergelegd in de Wet luchtvaart:

- RSG 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 geadmistreerd (art 8.25g lid 2)

- Ter uitvoering van de onder het eerste punt genoemde verplichting, is RSG verplicht tot het vaststellen van een Toerekeningssysteem voor de jaarlijkse 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 RSG 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 luchtvaartactiviteiten 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 Toerekeningssysteem, de toedeling van activa aan luchtvaartactiviteiten, de inrichting van de gescheiden administratie en de financiële verantwoording.

Voor de uitvoering van bovenbeschreven verplichtingen, heeft RSG een stelsel van maatregelen van interne controle opgezet dat de betrouwbaarheid van de te genereren informatie zeker moet stellen. Dit stelsel bestaat uit de maatregelen van interne controle, die zijn gericht op de betrouwbaarheid van de informatie zoals opgenomen in de geconsolideerde Jaarrekening van RSG 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:

- Activa anders dan Materiële vaste Activa mogen niet worden meegenomen in de Regulatory Asset Base (art. 29 lid 11 Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol).
- Activa in aanbouw mogen niet worden meegenomen bij de vaststelling van de Regulatory Asset Base (art. 29 lid 5 Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol).
- Voor de waarde van activa en de afschrijvingskosten, die samenhangen met grote investeringen, geldt een specifieke berekeningswijze (unüiteitenmethode, art. 29 lid 9 Besluit exploitatie luchthaven Schiphol).
- 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. Verwezen wordt naar hoofdstuk 5.2.4 voor een beschrijving van de verschillen in de berekeningswijze van de bouwrente volgens Wet luchtvaart en de Jaarrekening.

De bouwrente is gelijk aan de WACC, zoals geldig gedurende de vervaardigingsperiode van een activum en bepaald overeenkomstig hoofdstuk 8.

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 Regulatory Accounts. Daarbij wordt onder meer gecontroleerd 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 ACM goedgekeurde Toerekeningssysteem 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 RSG zelf heeft genomen, werkzaamheden uitgevoerd die de accountant er in voldoende mate van moeten overtuigen dat de

gegevens in de financiële verantwoording van RSG 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 zijn nadere afspraken met de ACM 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 RSG zijn ondersteunend aan de controle op de Regulatory Accounts.

8 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:

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

De WACC-formule kent zes parameters waarvan er twee voorafgaande aan de reguleringsperiode (van de Wet Luchtvaart) worden gefixeerd en gedurende die periode in principe onveranderd blijven. De vier overige parameters worden per tariefperiode vastgesteld. De methode van vaststelling wordt beschreven onder 8.1. De procedure van vaststelling in relatie tot de vaststelling van de havengelden wordt beschreven onder 8.2.

8.1 Methode van vaststelling WACC-parameters

8.1.1 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.

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 5,0 %.

8.1.2 Variabelen die eenmaal per drie jaar worden vastgesteld

Kd kostenvoet van rentedragende schulden (als %) vastgesteld als het risicovrije rendement (Rf) plus de kredietopslag. De kredietopslag (Kd-Rf) bestaat deels uit een vergoeding voor het systematische risico en deels uit een liquiditeitspremie en een opslag voor faillissement gerelateerde verliezen. De kredietopslag is gelijk aan het gemiddelde van het verschil tussen enerzijds de IBoxx Euro Non-Financials A Rated portefeuille, die obligaties bevat met een resterende looptijd van circa 10 jaar en anderzijds de 10-jaar rente op een staatsobligatie van een lidstaat van de eurozone met het laagste rentepercentage over de 24 maanden voorafgaand aan 1 maart in het jaar waarin de exploitant van de luchthaven een in artikel 8.25e, eerste lid van de wet bedoeld voorstel doet.

Indien de IBoxx Euro Non-Financials A Rated portefeuille niet meer beschikbaar is, wordt een daarmee vergelijkbare portefeuille van obligaties met een resterende looptijd van circa 10 jaar gebruikt. In dat geval bevat het voorstel voor tarieven en voorwaarden, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid van de wet, dat wordt gedaan met het oog op de vaststelling van de in artikel 8.25d, eerste lid van de wet bedoelde tarieven in aanvulling op de in artikel 11 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol genoemde informatie een vergelijkbare portefeuille van obligaties met een resterende looptijd van circa 10 jaar.

Rf risicovrij rendement (als %), gelijk aan het gemiddelde effectieve rendement ('yield to maturity') op een Nederlandse staatsobligatie met resterende looptijd van 10 jaar, over de 24 maanden voorafgaand aan 1 maart in het jaar waarin de exploitant van de luchthaven een in artikel 8.25e, eerste lid van de wet bedoeld voorstel voor tarieven en voorwaarden doet jaar Het gemiddelde effectieve rendement wordt berekend op basis van het gemiddelde van de dagelijkse effectieve rendementen, waarbij in navolging van gangbaar

gebruik binnen investeringsbanken, gebruik gemaakt wordt van een algemeen geaccepteerde bron, namelijk Bloomberg (ticker code GTNLG10Y). Indien deze bron niet beschikbaar is, zal deze bron vervangen worden door Capital IQ.

- T het vigerende wettelijke tarief voor vennootschapsbelasting (als %), zoals vermeld in de Wet op de Vennootschapsbelasting, 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 Debt Bèta heeft een vaste forfaitaire waarde van 0,08125.

Asset Bèta = de maatstaf voor het marktrisico (systematisch risico) dat verbonden is aan de activiteiten waarvoor de Regulatory Assetbase van de exploitant van de luchthaven ten dienste staat. Voor de vaststelling van de Asset Bèta benadert RSG twee onafhankelijke internationaal opererende investeringsbanken van een hoogstaande reputatie. Het gemiddelde van de door deze banken afzonderlijk vastgestelde Asset Bèta geldt als de Asset Bèta voor de berekening van de WACC. De banken zullen de Asset Bèta vaststellen binnen het kader dat is gegeven in Bijlage behorende bij Artikel 32 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017", 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 gebieden waar de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (EER) van toepassing is en Zwitserland op basis van hun vergelijkbaarheid met de luchthavenactiviteiten van de exploitant van de luchthaven op de luchthaven (zogenoemde peer group).
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. Indien de exploitant van de luchthaven afdoende heeft aangetoond dat het aantal binnen de gebieden waar de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte van toepassing is en Zwitserland, uit een oogpunt van vergelijkbaarheid met de luchthaven, representatieve, beursgenoteerde luchthavens minder dan vier bedraagt, worden uit een oogpunt van vergelijkbaarheid, representatieve, beursgenoteerde luchthavens buiten de EER en Zwitserland in vergelijkbare economische stelsels geselecteerd tot het genoemde aantal van vier uit een oogpunt van vergelijkbaarheid representatieve, beursgenoteerde luchthavens is bereikt. Als representatief worden beschouwd die luchthavens 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 selectie criterium 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 marktkapitalisatie.

Ten behoeve van de identificatie van 'outliers' worden verder nog in aanmerking genomen de vermogensstructuur en de winstgevendheid. RSG hanteert voor de bepaling van de asset Bèta in de periode vanaf 2019 de volgende selectie van luchthavenbedrijven: RSG (indien beursgenoteerd), Groupe ADP, Fraport, AENA, Vienna Airport en Zurich Airport.

Indien een of meer luchthavens geen betrouwbare Bèta kent, wordt deze Bèta 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 twee en vijf recente jaren ten opzichte van een index bestaande uit uitsluitend één of meer ontwikkelde landen. 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 Capital IQ. Indien één van deze bronnen niet beschikbaar is bij de investeringsbank(en) zal deze bron vervangen worden door Datastream. De berekening wordt gebaseerd op de ongecorrigeerde ('raw') Bèta.
3. Voor elk van deze luchthavens wordt de Asset Bèta vastgesteld door toepassing van de bovenvermelde Equity Bèta-formule (en Debt Bèta 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 (K_d , Debt Bèta).

Voor de vaststelling van de Asset Bèta worden de twee- en vijfjaarsmediaan Asset Bèta van de luchthavens in de gehele peer group bepaald en wordt vervolgens de laagste van deze twee medianen gekozen. Deze aldus verkregen uitkomst geeft als uitkomst de Asset Bèta die in de WACC-formule ter berekening van de gewogen gemiddelde vermogenskosten van de exploitant op de luchthaven Schiphol wordt gebruikt.

8.2 Procedure van vaststelling van de WACC

De tarieven zijn formeel van kracht per 1 april. De vaststelling van de tarieven geschiedt 5 maanden daarvoor, derhalve per 1 november van het voorafgaande jaar. Op grond van de wettelijk vastgestelde termijnen voor consultatie, wordt het voorstel voor deze tarieven opgesteld in de maand augustus en in de eerste helft van september van het voorafgaande jaar aan de gebruikers voorgelegd.

De variabelen Rf, T en Asset Bèta, worden vastgesteld ten tijde van het opstellen van de consultatie-informatie: Voor de variabelen geldt:

Rf de vaststelling van het gemiddelde effectieve rendement geschiedt op 1 maart in het jaar waarin de exploitant van de luchthaven een in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet bedoeld voorstel voor tarieven en voorwaarden doet.

T het vigerende wettelijke tarief voor vennootschapsbelasting (als %) zoals vermeld in de Wet op de Vennootschapsbelasting, artikel 22, op het tijdstip waarop de exploitant van de luchthaven een in artikel 8.25e eerste lid, van de wet bedoeld voorstel voor tarieven en voorwaarden doet. 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

Asset Bèta

de vaststelling van het gemiddelde van de door de banken afzonderlijk vastgestelde Asset Bèta, die aan RSG ter beschikking zijn gesteld in een rapport geschiedt op 1 maart in het jaar waarin de exploitant van de luchthaven een in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet bedoeld voorstel voor tarieven en voorwaarden doet of, indien 1 maart geen werkdag is, op de eerste werkdag na 1 maart.

RSG houdt een dossier bij van de door de banken afzonderlijk vastgestelde Asset Bèta alsmede van de door de banken gebruikte brongegevens en assumpties.

De documenten ter bepaling van de WACC worden voor een periode van zeven jaar na vaststelling van de luchthaventarieven door Schiphol bewaard. Onder "documenten" worden in dit verband verstaan:

1. Alle datagegevens (met een afschrift van de originele bron) die input vormen voor de berekeningen voor de Asset Bèta
2. Alle berekeningen van de investeringsbanken ten behoeve van het bepalen van de Equity Bèta, de betrouwbaarheid van de Equity Bèta en het risicovrije rendement
3. De output van de berekeningen die leiden tot de bepaling van de Asset Bèta, met een afschrift van de originele bron waaronder de door de investeringsbanken gehanteerde 'screenshots'

8.3 Bouwrente

De bouwrente is gelijk aan de WACC, zoals geldig gedurende de vervaardigingsperiode van een activum en bepaald overeenkomstig hoofdstuk 8.

9 Mogelijkheid tot tussentijdse wijzigingen in het Toerekeningssysteem

9.1 Inleiding

Hieronder staat de beschrijving van de procedure om wijzigingen aan te brengen in het Toerekeningssysteem gedurende de periode waarvoor de Autoriteit Consument & Markt (ACM) aan dat systeem goedkeuring heeft verleend. Indien de goedkeuring door ACM van het Toerekeningssysteem voor drie jaar geldt, heeft dit hoofdstuk ten dele werking voor de tarief bepaling vooraf (consultatie). Voor het verantwoordt achteraf (van de drie afzonderlijke jaren) door middel van de Financiële Verantwoording geldt bij tussentijdse wijzigingen gedurende de tariefperiode de voorlaatste alinea van dit hoofdstuk. Beide soort wijzigingen (ten tijde van de consultatie en voor de verantwoording achteraf) worden hierna "Tussentijdse wijzigingen" genoemd. Bij doorvoering van tussentijdse wijzigingen op de hieronder beschreven wijze zal dus niet de volledige procedure van artikel 8.25g van de Wet luchtvaart worden doorlopen.

1. Tussentijdse wijzigingen in het Toerekeningssysteem voldoen aan onderstaande algemene voorwaarden en onderstaande specifieke voorwaarden per categorie wijziging.¹⁵
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.

9.2 Algemene voorwaarden

1. Tussentijdse wijzigingen voldoen aan de eisen van artikel 8.25g van de Wet luchtvaart en het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, met name artikel 29 daarvan. Dit betreft de eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit.
2. 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 invulling¹⁶ mogelijk wel. Een tussentijdse wijziging mag het saldo van de desbetreffende toegerekende kosten en opbrengsten voor luchtvaartactiviteiten (te weten PMC Aviation en PMC Security elk afzonderlijk) wel verlagen, maar niet verhogen. Ook is het toegestaan dat de toegerekende kosten en opbrengsten van de tussentijdse wijziging neutraal is voor de PMC Aviation en de PMC Security afzonderlijk.
3. 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.

¹⁵ Categorieën wijzigingen worden benoemd in de tabel op de volgende pagina.

¹⁶ Bijvoorbeeld de primaire vastlegging, kostenplaatsen, doorbelastingen en allocaties.

4. Tussentijdse wijzigingen worden eenmalig gerapporteerd in de tariefconsultatie¹⁷ 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.
 - c. Een kwalitatieve beschrijving van het effect¹⁸ op de toerekening van kosten, opbrengsten en activa aan luchtvaartactiviteiten (Aviation respectievelijk Security). Indien sprake is van een effect op de toerekening dan wordt ook een indicatie van de omvang van het effect gegeven.

5. 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 6a t/m c.

9.3 Specifieke voorwaarden

In onderstaande tabel worden de specifieke voorwaarden per categorie wijziging weergegeven:

Categorie	Specifieke voorwaarde(n)	Opmerking(en)
1. Nieuwe activiteit(en) ¹⁹ met bijbehorende kosten, opbrengsten en activa op bestaande of nieuwe kostenplaats.	- passend binnen de huidige beschrijving van de activiteiten in het Toerekeningsstelsel; of - verrekenbaar in de tarieven zoals bedoeld in artikel 8.25dg van de Wet luchtvaart en de Nota van Toelichting bij het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol. ²⁰	
2. Verschuiven van activiteiten en bijbehorende kosten, opbrengsten en activa tussen kostenplaatsen		- vergelijking op basis van toerekening voor en na wijziging voor geheel van betrokken kostenplaatsen
3. Activiteiten stoppen		<i>N.B. kosten en opbrengsten na stoppen van de activiteiten (dus reorganisatiekosten en restwaarden) worden niet toegerekend aan luchtvaart activiteiten (Aviation respectievelijk Security).</i>

¹⁷ Zoals bedoeld in artikel 8.25e, eerste lid, van de Wet luchtvaart

¹⁸ Met "effect op toerekening aan luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation respectievelijk PMC Security)" wordt bedoeld dat het saldo van toegerekende kosten en opbrengsten, en/of de toegerekende activa aan luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation respectievelijk PMC Security) na de wijziging lager zijn dan wel maximaal gelijk blijven (per afzonderlijke PMC) zijn dan de toerekening voor de wijziging.

¹⁹ Het betreft hier nieuwe activiteiten voor Schiphol en dus niet het inkrimpen of uitbreiden van bestaande activiteiten noch het verplaatsen van bestaande activiteiten.

²⁰ Stb.2017, 187

Categorie	Specifieke voorwaarde(n)	Opmerking(en)
4. Aanpassen van de kostenplaatsstructuur (kostenplaatsen samenvoegen, splitsen, verplaatsen, toevoegen)		- vergelijking op basis van toerekening voor en na wijziging voor geheel van betrokken kostenplaatsen
5. Wijziging in administratie- /toerekeningswerkwijze namelijk wijzigingen in doorbelasting en/of allocatie anders dan 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8		- 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>
6. Wijziging als gevolg van IFRS wijziging	- niet in strijd met in de Wet luchtvaart en in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol voorgeschreven toerekeningsprincipes	
7. Correcties in beschrijving en/of naamgeving	- - vergroting van transparantie en inzichtelijkheid van het Toerekeningssysteem	- vergelijking op basis van werkelijke toerekening voor en na correctie (dus niet de beschreven toerekening)
8. Wijziging in tariefstelling voor doorbelasting/facturatie aan derde partijen	- tariefstelling minimaal gelijk aan integrale kostprijs	

Het is mogelijk dat een wijziging onder meerdere categorieën valt. In dat geval worden meerdere categorieën vermeld in de consultatie (voor zover van toepassing) dan wel de financiële verantwoording,

Indien het Toerekeningssysteem van kracht is voor de duur van drie jaar heeft dit hoofdstuk voor tariefbepaling tijdens de consultatieperiode slechts ten dele werking, immers de tarieven worden vooraf vastgesteld voor de gehele looptijd van het Toerekeningssysteem (drie jaar). In de realisatie kunnen door bijvoorbeeld organisatorische aanpassingen tussentijdse wijzigingen ontstaan. Sommige van deze wijzigingen kunnen teruggerekend worden naar het geldende Toerekeningssysteem. Voor andere wijzigingen is herrekening niet mogelijk als gevolg van complexiteit.

Indien sprake is van een wijziging die niet kan worden herrekend wordt in de financiële verantwoording de kwalitatieve beschrijving van de wijziging opgenomen en wordt het effect op de toerekening gemeld (gebruik wordt gemaakt van de categorisering in bovenstaande tabel). Hiermee kan worden volstaan, omdat het doorvoeren van een aanpassing in realisatie geen effect heeft op de in rekening gebrachte tarieven, tenzij het een verrekenbare post betreft. In het laatste geval wordt een kwantitatieve indicatie van het effect vermeld in de financiële verantwoording en wordt dit bedrag opgenomen in de verrekening, uitsluitend in het geval dat sprake is van een voordelig effect voor gebruikers.

Indien het Toerekeningssysteem van kracht is voor de duur van zes jaar heeft dit hoofdstuk voor tarief bepaling tijdens de consultatieperiode van de 2^e 3jaarsperiode wel werking, immers de tarieven voor de jaren vier tot en met zes worden vastgesteld in jaar drie van het geldende Toerekeningssysteem, inclusief de wijzigingen die zich sinds de goedkeuring van het geldende Toerekeningssysteem hebben voorgedaan.

**Bijlage 1 TS 22-24
Overzichten Activa /
Regulatory Asset
Base**

Bijlage 1 Overzichten Activa / Regulatory Asset Base

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 materiele vaste activa
- 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 Afschrijvingstermijnen

Balance account	Major category	Minor category	Lifetime in years		
1020100	Runways	Runway - touchdown zone *	7-15		
		Runway - two top asphalt layers	15		
		Runway - remaining asphalt and first foundation layer	30		
		Runway - second foundation layer	60		
		Threshold zone - concrete pavement	30		
		Threshold zone - foundation	60		
		Runway shoulder - asphalt package	20		
		Runway shoulder - foundation	60		
		1020100	Taxiways	Taxiway - two top asphalt layers	15
Taxiway - remaining asphalt and first foundation layer	30				
Taxiway - second foundation layer	60				
Taxiway shoulder - asphalt package	20				
Taxiway shoulder - foundation	40				
1020300	Aprons	Apron - Concrete pavement	30		
		Apron - Foundation	60		
1025100	Paved areas	Land **	n.a.		
		Parking areas	30		
		Rainwater drainage	40		
		Underground infrastructure	40		
		Drainage and dewatering works	20		
		Landscaping and finishing	30		
		Ground lease plots **	n.a.		
		Land dedicated buildings **	n.a.		
		Other land rents **	n.a.		
		Other structures	10		
		Design and fencing	10		
		Various paved areas	15		
		1025100	Roads	Roads and peripheral roads	30
				Pavement	30
Markings airside	30				
Noise barriers	40				
Engineering structures	40				
Other roads	15				

Balance account	Major category	Minor category	Lifetime in years
1030100	Buildings	Foundation buildings ***	40-60
		Frame construction	40
		Non-structural walls - finishing structures and openings	40
		Non-structural walls - finishings	15
		Roof finishing structures and openings	40
		Roof finishings	15
		Floor finishing structures and openings	40
		Floor finishings	15
		Stairs and ramps - structures, balustrades and handrails	40
		Stairs and ramps - finishings	15
		Ceiling finishings	40
		Structural modifications and demolition works	40
		Structures - airfield lighting stations and checkpoints	40
1035100	Electrical power installations	HLSP installations	25
		Central grounding, lightning conduction and very low voltage	25
		Regular power and emergency power	20
		Power - high and low voltage	25
		Power - Channelling	50
		Power current - High and low voltage (monitored/not monitored)	25
1035100	Electrical lighting installations	Taxiway, runway and apron lighting	15
		Lighting - standard, special and emergency	20
		Obstacle and area lighting	10
1035100	Electrical signal installations	Cabling outdoor - copper wire connection, ACS, CAT, ICS, multimode fibreglass, singlemode fibreglass	15
		Patch cabling - copper wire connection, ACS, CAT, ICS, multimode fibreglass, singlemode fibreglass	5
		Equipment - (Cisco) network, LRE switches, PC connect, wireless lan, and DSL and SDH transmission	3
		Telephony equipment - cutel telephony operating system, telephony and VoIP	5
		Other electrical communication installations	15
		VDGS system	15
		Security - forced entry	10
		Security - fire	20
		Security - (environmental) nuisance, detection and alerts	10
		Security - social alerts	15
		Communication - antenna system	15
		Communication - images, data and integrated systems	10
		Communication - sound	15
		Communication - signals	10
		Warning systems	20
		Traffic control installations	15
1035100	Other electrical installations	Building management system - automation, operation, signalling and control of climate and sanitary	10
		Parking installations	10
		Construction works for electrical installations	15
		Various electrical installations	15

Balance account	Major category	Minor category	Lifetime in years
1035100	Mechanical climate installations	Central and local cold generation	15
		Distribution cold generation	20
		Air treatment	20
		Climate and sanitary control	20
		Heat generation	15
1035100	Mechanical liquids and gas installations	Faecal disposal installation (pressure sewer)	15
		Rainwater drainage (gravity sewer)	15
		Drinking water - connections, meters, transport and heated tap water	15
		Water quality system	20
		Gas - connections, meters and transport	15
1035100	Various mechanical engineering	Mechanical engineering works	15
		Other mechanical engineering	15
		Mechanical fire security engineering	20
1035100	Operational installations	Baggage equipment hardware	20
		Baggage equipment IT-related hardware	3
		Baggage equipment control, scanners, check-ins and loading/unloading	15
		Baggage equipment software	10
		Screening machines	7
		Integrated mechanical screening machines	10
		Automatic one-way corridors	10
		Passenger bridges	20
		De-icing	20
		Transport - goods, elevators, escalators and travelators	20
		Access security equipment	15
		Transport - goods lift bunker	40
1035100		Utility installations	Power distribution system - (very) low to high voltage and emergency power
	Pumping stations		20
	Drink water distribution system		20
	Faecal disposal installation		25
	Wastewater discharge		25
	Fire-fighting water distribution system		30
	Communication - antenna, image, data, integrated systems, sound and signals		5
	Public lighting		15
	Fire alarm and evacuation installations		15

Balance account	Major category	Minor category	Lifetime in years
1040100	Tools ****	Snow and ice control	15
		Other tools	8
1040300	Vehicles ****	Fire service vehicles	10
		Other vehicles	5
1040500	Inventory	Static inventory	10
		Dynamic inventories	5
		GMI network	7
		Security lanes	7
		Signage	10
1040700	Other tangible fixed assets	Advertising masts	20
		Other fixed assets	15
1055100	Operational construction sites	Operational construction sites	60
1020400	LEASE Runways, taxiways and aprons	LEASE Runways, taxiways and aprons	*****
1025200	LEASE Paved areas and roads	LEASE Paved areas and roads	*****
1030200	LEASE Buildings	LEASE Buildings	*****
1035200	LEASE Installations	LEASE Installations	*****
1040800	LEASE Other fixed assets	LEASE Other fixed assets	*****

*) TD06, TD18R, TD18C, TD36R en TD27: 7 jaar, TD04 en TD22: 10 jaar, TD24 en TD36C: 15 jaar

***) Op deze activa categorieën wordt niet afgeschreven.

****) Voor de fundering van terminal en pieren is 60 jaar de richtlijn, voor overige gebouwen is dit 40 jaar.

*****) Op deze activa categorieën is een restwaarde van toepassing, zie hieronder.

*****) Lease assets worden in beginsel afgeschreven over de leasetermijn.

Voor elke nieuwe investering moet opnieuw worden vastgesteld welke gebruiksduur passend is. De standaardtermijn is daarbij richtinggevend, niet verplicht. Afwijkingen van de standaard moeten wel worden gemotiveerd, gedocumenteerd en afgestemd met D/CON.

Standaard restwaarde

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

Afschrijvingstermijn in jaren	Restwaarde als percentage van aanschafwaarde
3	20%
4	15%
5	10%
Langer dan 5 jaar	5%

Bijlage 1.2 Allocatie (m)materiële vaste activa naar PMC's

General Ledger Category	Major Category	Minor Category	Costcenter	PMC 101 Aviation	PMC 102 Security	PMC 201 Retail / Concessions	PMC 202 Parking	PMC 203 Media	PMC 205 Premium Services	PMC 206 Consumer International	PMC 301 Real Estate	PMC 302 Rental Terminal	PMC 401 Foreign Participations	PMC 402 Regional Airports	PMC 403 Utilities	PMC 404 Other Participations	PMC 801 Service Units
OTHER FIXED ASSETS LEASE	LEASE OTHER FIXED ASSETS	LEASE OTHER FIXED ASSETS	73700 - PRIVILUM														
			74100 - MARKETING CUSTOMER INSIGHTS AND PASSENGER EXPERIENCE TOP														
PAVED AREAS AND ROADS	PAVED AREAS	DRAINAGE AND DEWATERING	76000 - PARKING TOP														
			26115 - ASM-AC-OUTSIDE FLEETMANAGEMENT														
		GROUND LEASE PLOTS LAND	66000 - IT&D CONNECTIVITY ST MANAGEMENT														
			26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING														
		LAND DEDICATED BUILDINGS LANDSCAPING AND FINISHING	26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING														
			26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE														
		OTHER LAND RENTS PARKING AREAS	27015 - AM CAPITAL PROGRAM														
			72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP														
		RAINWATER DRAINAGE PAVED AREAS	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING														
			26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL														
		VARIOUS PAVED AREAS	26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE														
			72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP														
	ROADS	ENGINEERING STRUCTURES	73700 - PRIVILUM														
			76000 - PARKING TOP														
		MARKINGS AIRSIDE	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING														
			26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING														
		PAVEMENT	26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE														
			26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING														
		ROADS AND PERIPHERAL ROADS	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL														
			26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES														
	RUNWAYS AND TAXIWAYS	RUNWAYS	26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE														
			70000 - SCHIPHOL COMMERCIAL BOARD														
		TAXIWAYS	72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP														
			26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING														
		OTHER TOOLS	26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING														
			26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE														
		SNOW AND ICE CONTROL	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING														
			26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING														
		PIRE SERVICE VEHICLES	26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE														
			27015 - AM CAPITAL PROGRAM														
		OTHER VEHICLES	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING														
			26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING														
			26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE														
			26115 - ASM-AC-OUTSIDE FLEETMANAGEMENT														

Operational software (intangible assets) wordt op grond van verslaggevingsregels gezien als immateriële vaste activa. De operationele software ten behoeve van luchtvaartactiviteiten wordt gerekend tot de RAB omdat deze software essentieel is bij de bedrijfsprocessen (zie paragraaf 5.2.4.1).

Onder Paved Areas is de minor category Parking areas opgenomen. De onder de kostenplaatsen 26105, 26110 en 26410 opgenomen parkeerterreinen betreft opstelplaatsen aan het platform voor voertuigen en materieel benodigd voor luchtvaartactiviteiten

N.B. Het komt voor dat bepaalde minor categories zoals beschreven in bijlage 1.1 (overzicht standaard afschrijvingstermijnen) niet zijn opgenomen in bovenstaande tabel. Dit komt voor in 2 gevallen:

1. De activa in deze subcategorie heeft geen boekwaarde meer of 2. de categorie wordt (nog) niet gebruikt.

Peildatum 1 februari 2021, kostenplaatswijzigingen na die datum zijn niet in deze tabel verwerkt

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

General Ledger Category	Major Category	Minor Category	Costcenter	100% Aviation	100% Security	Venkbare meters	Landside infrastructure	Gebruik waargenot	Overigen			
APRONS	APRONS	APRON CONCRETE PAVEMENT	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING									
		APRON FOUNDATION	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING									
		COMMERCIAL CONSTRUCTION SITES	70000 - SCHIPHOL COMMERCIAL BOARD 72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP									
ASSETS DEVELOPMENT PHASE COMMERCIAL CONSTRUCTION SITES	COMMERCIAL CONSTRUCTION SITES	COMMERCIAL CONSTRUCTION SITES	70000 - SCHIPHOL COMMERCIAL BOARD 72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP									
ASSETS DEVELOPMENT PHASE PROPERTIES HELD FOR INVESTMENTS	OPERATIONAL CONSTRUCTION SITES	OPERATIONAL CONSTRUCTION SITE	27010 - AM ENVIRONMENTAL CAPACITY 72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP									
BUILDINGS	BUILDINGS	CEILING FINISHINGS	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL									
		FLOOR FINISH STRUCTURE OPENING	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL									
		FLOOR FINISHINGS	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL									
		FOUNDATION BUILDINGS	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL									
		FRAME CONSTRUCTION	26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL									
		NON STRUCT WALL FINISHINGS	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL									
		NON STRUCT WALL STRUCT OPENING	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL									
		ROOF FINISHINGS	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL									
		STAIRS RAMPS STRUCTURES RAILS	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL									
		STRUCT MODIFICATION DEMOLITION	11500 - HR-STAFF FACILITY MANAGEMENT 26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 26315 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL B 26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES 26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE 27015 - AM CAPITAL PROGRAM 64000 - IT&D ENABLING TECHNOLOGIES 70000 - SCHIPHOL COMMERCIAL BOARD 72005 - PORTFOLIO MANAGEMENT KANTOREN 72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP 76000 - PARKING TOP									
		BUILDINGS HELD FOR INVESTMENTS	INVESTMENT PROPERTIES BUILDING	IP FREIGHT	72005 - PORTFOLIO MANAGEMENT KANTOREN 72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP							
				IP OFFICES	72005 - PORTFOLIO MANAGEMENT KANTOREN 72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP							
				IP PARKING	72005 - PORTFOLIO MANAGEMENT KANTOREN 72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP							
				OTHER INVESTMENT PROPERTIES	70000 - SCHIPHOL COMMERCIAL BOARD 72005 - PORTFOLIO MANAGEMENT KANTOREN							
				PARKING	76000 - PARKING TOP							
		INSTALLATIONS	ELECTRICAL INSTALLATIONS OTHER	BUILDING MANAGEMENT SYSTEMS	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL							
				CONSTRUCTION WORK ELEC INSTALL	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL							
				PARKING INSTALLATIONS	26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE 76000 - PARKING TOP							
				VARIOUS ELECTRICAL INSTALL	21535 - ADRAP PPI INFORMATION MANAGEMENT 26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES 26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE 27015 - AM CAPITAL PROGRAM 70000 - SCHIPHOL COMMERCIAL BOARD 72005 - PORTFOLIO MANAGEMENT KANTOREN 72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP 72300 - SCHIPHOL MEDIA 73300 - RETAIL & HORECA SERVICES 73600 - VIP 76000 - PARKING TOP							
				ELECTRICAL LIGHTING INSTALL	LIGHTING INCL EMERGENCY OBSTACLE AND AREA LIGHTING RUNWAYS TAXIWAY APRON LIGHTING	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
						26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
						26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING						
				ELECTRICAL POWER INSTALL	GROUNDING LIGHTNING CONDUCTION HLSF INSTALLATIONS POWER AND EMERGENCY POWER POWER CURRENT HIGH AND LOW POWER HIGH AND LOW VOLTAGE	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING 26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES 27015 - AM CAPITAL PROGRAM						
						26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES 27015 - AM CAPITAL PROGRAM						
						26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES 27015 - AM CAPITAL PROGRAM						
26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES 27015 - AM CAPITAL PROGRAM												
26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES 27015 - AM CAPITAL PROGRAM												
ELECTRICAL SIGNAL INSTALL	CABLING OUTDOOR			26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 66000 - IT&D CONNECTIVITY ST MANAGEMENT 66060 - IT&D CONNECTIVITY ST INFRA 66065 - IT&D CONNECTIVITY ST NETWORK AND SECURITY								
				26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL								
				26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 66000 - IT&D CONNECTIVITY ST MANAGEMENT 66060 - IT&D CONNECTIVITY ST INFRA 66065 - IT&D CONNECTIVITY ST NETWORK AND SECURITY 66075 - IT&D CONNECTIVITY ST TELECOM								
				26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 27010 - AM ENVIRONMENTAL CAPACITY 66000 - IT&D CONNECTIVITY ST MANAGEMENT								
				66000 - IT&D CONNECTIVITY ST MANAGEMENT								
	COMMUNICATION IMAGE AND DATA			EQUIPMENT	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 66000 - IT&D CONNECTIVITY ST MANAGEMENT 66060 - IT&D CONNECTIVITY ST INFRA 66065 - IT&D CONNECTIVITY ST NETWORK AND SECURITY							
					66075 - IT&D CONNECTIVITY ST TELECOM							
					26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 27010 - AM ENVIRONMENTAL CAPACITY 66000 - IT&D CONNECTIVITY ST MANAGEMENT							
					66000 - IT&D CONNECTIVITY ST MANAGEMENT							
					66000 - IT&D CONNECTIVITY ST MANAGEMENT							
	OTHER ELEC COMM INSTAL			PATCH CABLING SECURITY FIRE TELEPHONY EQUIPMT TRAFFIC CONTROL INSTALLATIONS	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE 76000 - PARKING TOP							
					26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING							
					26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING							
		26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL										
		26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL										
MECH CLIMATE INSTALLATIONS	AIR TREATMENT CENTRAL LOCAL COLD GENERATION	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE 70000 - SCHIPHOL COMMERCIAL BOARD										
		26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL										
		26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL										
		26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL										
		26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL										
MECH LIQUIDS GAS INSTALLATIONS	GAS CONNECTION METER TRANSPORT	26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES 27015 - AM CAPITAL PROGRAM										
		26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING 26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING 26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL 26315 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL B 26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE										

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

General Ledger Category	Major Category	Minor Category	Costcenter	100% Aviation	100% Security	Vreemde meters	Landside infrastructure	Gebruik waargenomen	Overigen
OPERATIONAL INSTALLATIONS	OPERATIONAL INSTALLATIONS	SECURITY FIRE	72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP						
		ACCESS SECURITY EQUIPMENT	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
		BAGGAGE EQUIPMENT HARDWARE	27015 - AM CAPITAL PROGRAM						
		BAGGAGE EQUIPMENT OTHER	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
		BAGGAGE EQUIPMENT SOFTWARE	26505 - ASM-AC-BG TECHNICAL MANAGEMENT LUGGAGE						
		DE ICING	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
		ELEVATOR ESCALATOR TRAVELATOR	26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES						
		INTEGRATED SCREENING MACHINES	26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING						
		PAX BRIDGES	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
		SCREENING MACHINES	26315 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL B						
UTILITY INSTALLATIONS	UTILITY INSTALLATIONS	DRINK WATER DISTRIBUTION	27015 - AM CAPITAL PROGRAM						
		FIRE ALARM AND EVACUATION	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
		FIRE FIGHTING WATER DISTR SYS	26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES						
		PUBLIC LIGHTING	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
		PUMPING STATIONS	26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES						
		UTILITY FAECAL DISPOSAL INSTAL	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
		WASTEWATER DISCHARGE	26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES						
		WASTEWATER DISCHARGE	27015 - AM CAPITAL PROGRAM						
		WASTEWATER DISCHARGE	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
		WASTEWATER DISCHARGE	26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES						
INTANGIBLE FIXED ASSETS	INTANGIBLE FIXED ASSETS HOURS	HOURS	24515 - ASM-IT SERVICES						
		HOURS	61000 - CIOO - CIO OFFICE						
		HOURS	62100 - IT&D BUSINESS PLATFORM OPERATIONS						
		HOURS	63005 - IT&D BUSINESS PLATFORM SSE						
		HOURS	64000 - IT&D ENABLING TECHNOLOGIES						
		HOURS	65100 - IT&D BUSINESS PLATFORM COMMERCIAL						
		HOURS	66065 - IT&D CONNECTIVITY ST NETWORK AND SECURITY						
		HOURS	67000 - IT&D DATA & ANALYTICS						
		HOURS	68000 - IT&D BUSINESS PLATFORM ASM						
		HOURS	24510 - ASM-DDA ASSET IT						
INTANGIBLE FIXED ASSETS	INTANGIBLE FIXED ASSETS SOFTWARE	SOFTWARE	24515 - ASM-IT SERVICES						
		SOFTWARE	61000 - CIOO - CIO OFFICE						
		SOFTWARE	62100 - IT&D BUSINESS PLATFORM OPERATIONS						
		SOFTWARE	63005 - IT&D BUSINESS PLATFORM SSE						
		SOFTWARE	64000 - IT&D ENABLING TECHNOLOGIES						
		SOFTWARE	65100 - IT&D BUSINESS PLATFORM COMMERCIAL						
		SOFTWARE	66000 - IT&D CONNECTIVITY ST MANAGEMENT						
		SOFTWARE	67000 - IT&D DATA & ANALYTICS						
		SOFTWARE	68000 - IT&D BUSINESS PLATFORM ASM						
		SOFTWARE	24510 - ASM-DDA ASSET IT						
INVENTORIES	INVENTORY	DYNAMIC INVENTORY	11500 - HR-STAFF FACILITY MANAGEMENT						
		DYNAMIC INVENTORY	23405 - SSE-FST EMERGENCY RESPONSE						
		DYNAMIC INVENTORY	23410 - SSE-FST PROFESSIONAL COMPETENCE AND BUSINESS MANAGEMENT						
		DYNAMIC INVENTORY	24515 - ASM-IT SERVICES						
		DYNAMIC INVENTORY	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
		DYNAMIC INVENTORY	26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING						
		DYNAMIC INVENTORY	26205 - ASM-AC-PASSENGER FACILITIES FACILITY SERVICES						
		DYNAMIC INVENTORY	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
		DYNAMIC INVENTORY	26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE						
		DYNAMIC INVENTORY	27015 - AM CAPITAL PROGRAM						
INVENTORIES	INVENTORY	DYNAMIC INVENTORY	60100 - IT&D D - IT&D DIRECTOR						
		DYNAMIC INVENTORY	62100 - IT&D BUSINESS PLATFORM OPERATIONS						
		DYNAMIC INVENTORY	63005 - IT&D BUSINESS PLATFORM SSE						
		DYNAMIC INVENTORY	64000 - IT&D ENABLING TECHNOLOGIES						
		DYNAMIC INVENTORY	65100 - IT&D BUSINESS PLATFORM COMMERCIAL						
		DYNAMIC INVENTORY	67000 - IT&D DATA & ANALYTICS						
		DYNAMIC INVENTORY	68000 - IT&D BUSINESS PLATFORM ASM						
		DYNAMIC INVENTORY	73200 - SCHIPHOL MEDIA						
		DYNAMIC INVENTORY	73300 - RETAIL & HORECA SERVICES						
		DYNAMIC INVENTORY	73600 - VIP						
INVENTORIES	INVENTORY	DYNAMIC INVENTORY	73700 - PRIVIUM						
		DYNAMIC INVENTORY	74100 - MARKETING CUSTOMER INSIGHTS AND PASSENGER EXPERIENCE TOP						
		DYNAMIC INVENTORY	76000 - PARKING TOP						
		DYNAMIC INVENTORY	26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING						
		DYNAMIC INVENTORY	63005 - IT&D BUSINESS PLATFORM SSE						
		DYNAMIC INVENTORY	63005 - IT&D BUSINESS PLATFORM SSE						
		DYNAMIC INVENTORY	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
		DYNAMIC INVENTORY	11500 - HR-STAFF FACILITY MANAGEMENT						
		DYNAMIC INVENTORY	21522 - AOB&P PPI PROCESS ENABLING AND IMPROVEMENT						
		DYNAMIC INVENTORY	21535 - AOB&P PPI INFORMATION MANAGEMENT						
INVENTORIES	INVENTORY	DYNAMIC INVENTORY	21605 - AOB&P PPI PERSONS WITH REDUCED MOBILITY						
		DYNAMIC INVENTORY	23405 - SSE-FST EMERGENCY RESPONSE						
		DYNAMIC INVENTORY	23410 - SSE-FST PROFESSIONAL COMPETENCE AND BUSINESS MANAGEMENT						
		DYNAMIC INVENTORY	23500 - ASM MANAGEMENT						
		DYNAMIC INVENTORY	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
		DYNAMIC INVENTORY	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
		DYNAMIC INVENTORY	26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE						
		DYNAMIC INVENTORY	27015 - AM CAPITAL PROGRAM						
		DYNAMIC INVENTORY	62100 - IT&D BUSINESS PLATFORM OPERATIONS						
		DYNAMIC INVENTORY	63005 - IT&D BUSINESS PLATFORM SSE						
LAND HELD FOR INVESTMENTS	INVESTMENT PROPERTIES SITES	IP GROUND LEASES	70000 - SCHIPHOL COMMERCIAL BOARD						
		IP GROUND LEASES	72005 - PORTFOLIO MANAGEMENT KANTOREN						
		IP GROUND LEASES	72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP						
		IP GROUND LEASES	73200 - SCHIPHOL MEDIA						
		IP GROUND LEASES	73300 - RETAIL & HORECA SERVICES						
		IP GROUND LEASES	73600 - VIP						
		IP GROUND LEASES	73700 - PRIVIUM						
		IP GROUND LEASES	76000 - PARKING TOP						
		IP GROUND LEASES	70000 - SCHIPHOL COMMERCIAL BOARD						
		IP GROUND LEASES	72005 - PORTFOLIO MANAGEMENT KANTOREN						
OTHER FIXED ASSETS	OTHER TANGIBLE FIXED ASSETS	ADVERTISING MASTS	73200 - SCHIPHOL MEDIA						
		OTHER FIXED ASSETS	21535 - AOB&P PPI INFORMATION MANAGEMENT						

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

General Ledger Category	Major Category	Minor Category	Costcenter	100% Aviation	100% Security	Venkbare meters	Landside infrastructuur	Gebruik waargenot	Overigen
			23115 - SSE-SEC SECURITY POLICY						
			26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
			26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING						
			26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
			26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES						
			26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE						
			27015 - AM CAPITAL PROGRAM						
			73200 - SCHIPHOL MEDIA						
			73300 - RETAIL & HORECA SERVICES						
			73700 - PRIVIUM						
			76000 - PARKING TOP						
OTHER FIXED ASSETS LEASE	LEASE OTHER FIXED ASSETS	LEASE OTHER FIXED ASSETS	26115 - ASM-AC-OUTSIDE FLEETMANAGEMENT						
			66000 - IT&D CONNECTIVITY /ST MANAGEMENT						
			26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
PAVED AREAS AND ROADS	PAVED AREAS	DRAINAGE AND DEWATERING	26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING						
			26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE						
			27015 - AM CAPITAL PROGRAM						
		GROUND LEASE PLOTS	72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP						
		LAND	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
			26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
			26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE						
			72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP						
		LAND DEDICATED BUILDINGS	72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP						
		LANDSCAPING AND FINISHING	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
			26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
			26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE						
			76000 - PARKING TOP						
		OTHER LAND RENTS	72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP						
		PARKING AREAS	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
			26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING						
			26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE						
			72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP						
			76000 - PARKING TOP						
		RAINWATER DRAINAGE PAVED AREAS	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
			26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING						
			26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
			26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES						
		UNDERGROUND INFRASTRUCTURE	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
		VARIOUS PAVED AREAS	26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
			26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE						
			70000 - SCHIPHOL COMMERCIAL BOARD						
			72010 - COMMERCIAL REAL ESTATE TOP						
		ROADS	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
		ENGINEERING STRUCTURES	26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING						
			26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE						
		MARKINGS AIRSIDE	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
			26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING						
			26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
		PAVEMENT	23115 - SSE-SEC SECURITY POLICY						
			26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
			26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING						
			26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
			26405 - ASM-AC-INFRA UTILITIES						
			26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE						
			73300 - RETAIL & HORECA SERVICES						
			76000 - PARKING TOP						
		ROADS AND PERIPHERAL ROADS	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
			26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING						
			26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
			26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE						
			27015 - AM CAPITAL PROGRAM						
RUNWAYS AND TAXIWAYS	RUNWAYS	RUNWAY FIRST FOUNDATION LAYER	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
		RUNWAY SECOND FOUNDATION LAYER	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
		RUNWAY SHOULDER ASPHALT PACK	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
		RUNWAY SHOULDER FOUNDATION	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
		RUNWAY TOUCHDOWN ZONE	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
		RUNWAY TWO TOP ASPHALT LAYERS	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
		THRESHOLD CONCRETE PAVEMENT	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
		THRESHOLD FOUNDATION	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
	TAXIWAYS	TAXI FIRST FOUNDATION LAYER	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
		TAXI SECOND FOUNDATION LAYER	26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING						
		TAXI SHOULDER ASPHALT PACK	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
		TAXI SHOULDER FOUNDATION	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
		TAXI TWO TOP ASPHALT LAYERS	26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
			26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING						
			26410 - ASM-AC-INFRA LANDSIDE						
TOOLS	TOOLS	OTHER TOOLS	21535 - AQBAP PPI INFORMATION MANAGEMENT						
			23405 - SSE-FST EMERGENCY RESPONSE						
			26105 - ASM-AC-OUTSIDE FLIGHT HANDLING						
			26110 - ASM-AC-OUTSIDE PLANE HANDLING						
			26115 - ASM-AC-OUTSIDE FLEETMANAGEMENT						
			26305 - ASM-AC-INSIDE TERMINAL OVERALL						
		SNOW AND ICE CONTROL	26115 - ASM-AC-OUTSIDE FLEETMANAGEMENT						
VEHICLES	VEHICLES	FIRE SERVICE VEHICLES	23405 - SSE-FST EMERGENCY RESPONSE						
			26115 - ASM-AC-OUTSIDE FLEETMANAGEMENT						
		OTHER VEHICLES	21535 - AQBAP PPI INFORMATION MANAGEMENT						
			26115 - ASM-AC-OUTSIDE FLEETMANAGEMENT						

In de sleutelgroep "Overigen" bevinden zich diverse sleutels voor activa, waarvan de totale waarde circa 1% is van de totale activa van Royal Schiphol Group

Operational software (intangibile assets) wordt op grond van verslaggevingsregels gezien als immateriële vaste activa. De operationele software ten behoeve van luchtvaartactiviteiten wordt gerekend tot de RAB omdat deze software essentieel is bij de bedrijfsprocessen (zie paragraaf 5.2.4.1).

N.B. Het komt voor dat bepaalde subgroepen zoals beschreven in bijlage 1.1 (overzicht standaard afschrijvingstermijnen) niet zijn opgenomen in bovenstaande tabel.

Dit komt voor in 2 gevallen:

1. De activa in deze subcategorie heeft geen boekwaarde meer
2. De categorie wordt (nog) niet gebruikt

Bijlage 1.4 Verdeling activa locatie Schiphol aan de verschillende type toerekeningsleutels

Type	Allocation key	% Asset
100% Toerekening	PMC 101 Aviation	29,7%
	PMC 102 Security	2%
	PMC 201 Retail / Concessies	0%
	PMC 202 Parking	4%
	PMC 203 Media	0%
	PMC 205 Premium Services	0%
	PMC 206 Consumer International	0%
	PMC 301 Real Estate	36%
	PMC 302 Rental Terminal	1%
	PMC 401 Foreign Participations	0%
	PMC 402 Regional Airports	0%
	PMC 403 Utilities	1%
	PMC 404 Other Participations	0%
	PMC 801 Service Units	0%
Totaal 100% toerekening	74%	
Gedeelde toerekening (periodieke meting)	Exploitatie IT&D	0%
	Landside infrastructure	3%
	Stavensleutel	1%
	Vierkante meters Terminal	21%
		25%
Overigen	Overigen	1%
	Overigen	1%
Totaal		100%

N.B. Berekening op basis van boekwaarde ultimo December 2020

Bijlage 2 TS 22-24
Overzichten
Kostenplaatsen

Bijlage 2.1 Overzicht kostenplaatsen Aviation

Kostenplaats parent level C	Kostenplaats parent level B	Kostenplaats parent level A	Kostenplaats Child	Doorbelasting vanuit Aviation	Allocaties/leutel Aviation		
C2000 Airport Operations & Aviation Partnerships	B2000 Airport Operations & Aviation Partnerships	A2000 Airport Operations & Aviation Partnerships	20000 AO&AP Management		A9d		
		A2150 OPS PPI Process Performance & Improvement	21505 AO&AP PPI Aircraft Process Management	D11	A1a		
			21510 AO&AP PPI Baggage Process Management	D21	A1a		
			21515 AO&AP PPI Landside Process Management		A5a		
			21600 AO&AP PPI Passenger Process Management	D27	A1a		
			21605 AO&AP PPI Persons with reduced mobility		A1a		
			21502 AO&AP PPI Management		A7i		
			21522 AO&AP PPI Process Enabling and Improvement		A7i		
			21532 AO&AP PPI Airport & Airline Solutions		A7i		
			21535 AO&AP PPI Information Management		A7i		
			A2250 OPS day2day operations	22005 AO&AP DDO Personnel Planning & Development		A7e	
				22500 AO&AP DDO Management		A1a	
				22505 AO&AP DDO Airport Flow & Authority		A1a	
				22510 AO&AP DDO Airport Control		A1a	
				22515 AO&AP DDO Aircraft Operations		A1a	
				22520 AO&AP DDO Passenger Operations		A1a	
		21525 AO&AP ABD Forecasting Analysis & Capacity Management			A1a		
		A2010 AO&AP ABD Aviation Business Development	20100 AO&AP ABD Management		A1a		
			20110 AO&AP ABD Airline & Cargo Partnerships		A1a		
			20120 AO&AP ABD Cargonaut		A1a		
			20200 AO&AP APOC Management		A7i		
		A2020 APOC	20210 AO&AP APOC Bedrijfsvoering		A7i		
			20500 AO&AP CCR Compliance Continuity & Risk		A9d		
		C2300 Safety security and environment	B2300 Safety Security and Environment	A2300 SSE M Management	23000 SSE-M management		A7d
				A2310 SSE Security Operations	23010 SSE-M joint sector integral safety office		A1d
					23100 SSE-SEC security costs	D17a/D26a/D26b	A3a
					23105 SSE-SEC security operations		A3a
					23110 SSE-SEC security center control and badge center	D15/D16	A3a
				A2320 SSE Company Security and Security Compliance	23200 SSE Company Security and Security Compliance	D17b	A7d
				A2330 SSE health safety and environment	23300 SSE-M health safety and environment		A7f
				A2340 SSE fire brigade crisis and safety training	23400 SSE-FST management		A1d
					23405 SSE-FST emergency response	D5	A1d
23410 SSE-FST professional competence and business management	D4				A1d		
23415 SSE-FST proaction prevention and planning					A1d		
23420 SSE-FST Ielystad airport	D29				A1d		
23115 SSE-SEC security policy					A3a		
A2315 Security Policy	23120 SSE-SEC Pre-clearance				A3a		
	A2325 Business Platform IT			23125 Business Platform IT		A7h	
C2700 Aviation other	B2700 A-Aviation Other			A2700 A-Aviation Other	27000 A-Aviation Other		A7b
				27005 A-Commercial-Aviation Other		A1j	
		27010 A-Environmental Capacity		A1j			
		27015 A-Pier A project (kismi)		A13			
		27025 A-Airport charges		A6a			
		23500 ASM management		A9c			
		24500 ASM-DDA management		A9c			
		24505 ASM-DDA Asset Information		A9c			
C2600 Asset Management	B2350 ASM Management	A2350 ASM Management	23500 ASM management		A9c		
		B2450 ASM Digital, Data & Analytics	A2450 ASM Digital, Data & Analytics	24500 ASM-DDA management		A9c	
			24505 ASM-DDA Asset Information		A9c		
			24510 ASM-DDA Asset IT		A9c		
	24520 ASM-DDA Digital & Innovation			A9c			
	B2550 ASM development	A2550 ASM development	25500 ASM-DEV management		A9c		
		25505 ASM-DEV realization		A9c			
		25510 ASM-DEV airport development		A9c			
		25520 ASM-DEV Sustainability, Energy, Reports		A9c			
	B2600 ASM asset continuity	A2600 ASM AC Asset Continuity	26000 ASM-AC management		A9c		
			26005 ASM-AC technical operations		A9c		
			26010 ASM-AC technical expertise office		A9c		
			A2610 ASM ac outside	26100 ASM-AC-outside management		A1b	
		26105 ASM-AC-outside flight handling			A1b		
		26110 ASM-AC-outside plane handling			A1b		
		26115 ASM-AC-outside fleetmanagement			A12a		
		26200 ASM-AC-passenger facilities management		D18	A2a		
		A2620 ASM AC Passenger Facilities	26205 ASM-AC-passenger facilities facility services	D18	A2a		
			A2630 ASM AC Inside	26300 ASM-AC-inside management	D18	A2a	
		26305 ASM-AC-inside terminal overall		D18	A2a, A3a, A10a		
26310 ASM-AC-inside terminal A		D18		A2a			
26315 ASM-AC-inside terminal B		D18		A2a			
A2640 ASM AC Infra		26400 ASM-AC-infra management	D28	A5a			
		26405 ASM-AC-infra utilities	D8/D20	A4a			
		26410 ASM-AC-infra landside	D10	A5a			
	26415 ASM-AC-infra energy and environment	D7	A4a				
A2650 ASM AC Luggage	26500 ASM-AC-BG management		A2a				
	26505 ASM-AC-BG technical management luggage	D30	A2a				

Bijlage 2.2 Overzicht kostenplaatsen Schiphol Commercial

Kostenplaats parent level C		Kostenplaats parent level B		Kostenplaats parent level A		Kostenplaats Child		Doorbelasting vanuit Schiphol Commercial	Allocatiesleutel Schiphol Commercial		
C7000	Schiphol Commercial	B7200	Commercial Real Estate	A7200	Commercial Real Estate	72005	Commercial Real Estate Kantoren	D2b/D2c			
						72010	Commercial Real Estate TOP	D2b/D2c			
		B7300	Commercial Terminal Services	A7300	Commercial Terminal Services	73000	Terminal Verhuringen	D2a/D5			
						A7350	Premium Services	73600	VIP	D10	
						73700	Privium		A4		
		B7410	Marketing & Customer Insights	A7410	Marketing & Customer Insights	74200	PX Experience and Marketing	D11/D12			
						74300	Customer Insights	D9	A8		
		B7600	Schiphol Parking & Mobility Services	A7600	Schiphol Parking & Mobility Services	76000	Parking Top	D8			

Bijlage 2.3 Overzicht kostenplaatsen IT&Data

Kostenplaats parent level C	Kostenplaats parent level B	Kostenplaats parent level A	Kostenplaats Child	Doorbelasting vanuit IT&D	Allocatiesleutel IT&D
C6000 IT&D Director	B6000 IT&D Director	A6000 IT&D Director	60100 IT&D D - IT&D Director		IT&D
C6100 IT&D CIO Office	B6100 IT&D CIO Office	A6100 IT&D CIO Office	61000 CIOO - CIO Office		IT&D
			61015 CIOO - Cyber Security		IT&D
C6200 IT&D BP Operations	B6200 IT&D BP Operations	A6200 IT&D BP Operations	62100 IT&D Business Platform Operations		IT&D
C6400 IT&D Enabling Technologies	B6400 IT&D Enabling Technologies	A6400 IT&D Enabling Technologies	64000 IT&D Enabling Technologies		IT&D
C6500 IT&D BP Commercial	B6500 IT&D BP Commercial	A6500 IT&D BP Commercial	65100 IT&D Business Platform Commercial		IT&D
C6700 IT&D Data & Analytics	B6700 IT&D Data & Analytics	A6700 IT&D Data & Analytics	67000 IT&D Data & Analytics		IT&D
C6900 IT&D BP Employee	B6900 IT&D BP Employee	A6900 IT&D BP Employee	65005 IT&D Project Delivery		IT&D
			65015 IT&D Business Platform Employee		IT&D

Bijlage 2.4 Overzicht kostenplaatsen Schiphol Projects

Kostenplaats parent level C	Kostenplaats parent level B	Kostenplaats parent level A	Kostenplaats Child	Doorbelasting vanuit Schiphol Projects	Allocatiesleutel Schiphol Projects
C8000 Schiphol Projects	B8000 Schiphol Projects	A8000 SP Specials	80000 SP Specials	D1/D2	
		A8005 SP PMO & Finance	80005 SP PMO & Finance	D1	
		A8010 SP Airside & Landside	80010 SP Airside & Landside	D1	
		A8015 SP Terminal	80015 SP Terminal	D1	
		A8020 SP Commercial & Bagage	80020 SP Commercial & Bagage	D1	
		A8035 SP Center of Excellence	80035 SP Center of Excellence	D1	
		A8040 SP Construction Management	80040 SP Construction Management	D1	

Bijlage 2.5 Overzicht kostenplaatsen Staven

Kostenplaats parent level C		Kostenplaats parent level B		Kostenplaats parent level A		Kostenplaats Child		Doorbelasting vanuit Staven	Allocatieleutel Staven						
C1000	Board of management	B1000	BOM	A1000	BOM	10000	BOM management		A5						
						10005	BOM concern cost		A5						
C1050	A-Pier A Project (kismi)	B1050	A-Pier A Project (kismi)	A1050	A-Pier A Project (kismi)	10500	A-Pier A Project (kismi)		A8						
C1200	Corporate legal	B1200	Corporate legal	A1200	Corporate legal	12000	CL corporate legal		A5						
						12005	CL compliance and integrity		A5						
C1250	Risk & Audit	B1250	Risk & Audit	A1250	Risk & Audit	12500	Risk & Audit		A5						
C1450	Corporate affairs	B1450	Corporate affairs	A1450	Corporate affairs	14500	CA communication management		A5						
						14505	CA commercial advice		A5						
						14510	CA public and external affairs		A5						
						14515	CA media relations		A5						
						14520	CA content team		A5						
C1500	Finance	B1500	Finance	A1500	Finance	15000	FIN Finance management		A5						
						15500	FIN Treasury & M&A		A4 / A5						
						15030	FIN Finance operations		A5						
						15040	FIN Financial planning & Analysis		A5						
						15050	FIN Group navigation		A5						
						15060	FIN Aviation navigation		A5						
						15070	FIN Commercial navigation		A5						
						15080	FIN Project control	D2	A5						
						C1700	Procurement & Contracting	B1700	Procurement & Contracting	A1700	Procurement & Contracting	17000	P&C Procurement & Contracting management		A5
												17005	P&C Procurement office		A5
17010	P&C Category clusters		A5												
17015	P&C Contract management	D2	A5												
17020	P&C Business process and system		A5												
17025	P&C Cost expertise center		A5												
C1310	Human resources	B1310	HR staff	A1310	HR staff top	13100	HR Team Management		A6						
						13120	HR Team Business Partners		A6						
						13150	HR Trainees		A6						
						A1320	HR Team Reward	13200	HR Team Reward		A6				
						A1330	HR Team Talent Sourcing	13300	HR Work Force Desk		A6				
						A1340	HR Team Employee Experience	13350	HR Team Talent Sourcing		A6				
								11500	HR-staff Facility management		A2 / A3				
								13400	HR Team Employee Experience		A6				
						A1360	HR Team Culture & Development	13600	HR Culture & Change Agents		A6				
								13650	HR Learning & Development		A6				
						B1370	HR collective	A1370	HR collective	13700	HR coll works council		A6		
13750	HR coll flo		A6												
14100	HR-LCS		A6												
C1660	Strategy & Airport Planning	B1660	Strategy & Airport Planning	A1660	Strategy & Airport Planning	16600	S&AP Management		A5						
						16610	S&AP Strategy		A5						
						16620	S&AP Airport Masterplanning		A5						
						16630	S&AP Sustainability		A5						
						16640	S&AP Programme Development		A5						
						16650	S&AP Innovation Hub		A5						
						16670	S&AP Aviation costs	D1	A5						

Bijlage 2.6 Overzicht kostenplaatsen Concern

Kostenplaats parent level C		Kostenplaats parent level B		Kostenplaats parent level A		Kostenplaats Child		Doorbelasting vanuit Concern	Allocatiefeitel Concern
C9000	RSG executive and supervisory board	B9000	RSG board and supervisory board	A9000	RSG board and supervisory board	90000	RSG holding general		A5
						90005	RSG supervisory board		A5
						90010	RSG executive board		A5
						div. kpl.	RSG Schiphol Telematics B.V.	D1 (deel-nemingen)	
C9300	RSG concern	B9300	RSG concern	A9300	RSG concern	93000	RSG concern SNL		A5 / A6

Bijlage 3 TS 22-24
Doorbelastingen per
kostenplaats

Inhoudsopgave

3	Doorbelastingen per kostenplaats	3
3.1	Inleiding	3
3.2	Doorbelastingen Aviation	8
D4	Aviation/SSE - Branddoormeldsysteem	9
D5	Aviation/SSE - Gebouwenbrandbestrijding	11
D7	Aviation/ASM - Utiliteitsdiensten	13
D8	Aviation/ASM - Utiliteitsprojecten	21
D10	Aviation/ASM – Landzijdige groenwerkzaamheden	23
D11	Aviation/AO&AP - Sneeuw- en gladheidsbestrijding	25
D15	Aviation/SSE - Schipholpassen	27
D16	Aviation/SSE - Autorisaties	29
D17a	Aviation/SSE - Beveiligingskosten niet SRA-gebied	31
D17b	Aviation/SSE - Bedrijfsrecherche	34
D18	Aviation/ASM - Gebruik terminal	35
D20	Aviation/ASM - Onderhoud installaties utilities	46
D21	Aviation/AO&AP – Security activiteiten bij bagage (BOS)	48
D26a	Aviation/SSE - 100% Goederencontrole	50
D26b	Aviation/SSE – Personeel securityfilter	53
D27	Aviation/AO&AP - Ticketreaders	56
D28	Aviation/ASM - Infra Manager	58
D29	Aviation/SSE – Diverse activiteiten	59
D30	Aviation/ASM – HBS Hold Baggage Screening	61
3.3	Doorbelastingen Schiphol Commercial	62
D2a	Schiphol Commercial - Terminal Verhuringen, m2	63
D2b	Schiphol Commercial – Commercial Real Estate, verhuur vastgoed	65
D2c	Schiphol Commercial - Gemengd gebruik GA-Terminal	67
D5	Schiphol Commercial - Terminal Verhuringen, huurders aanpassingen	69
D8	Schiphol Commercial - parkeerfaciliteiten medewerkers	70
D9	Schiphol Commercial - Continu onderzoek	72
D10	Schiphol Commercial – VIP-centrum en Perscentrum	74
D11	Schiphol Commercial - Passenger Experience	77
D12	Schiphol Commercial - Customer Contact Center en Mobiele Persoonlijke Assistentie	78
3.4	Doorbelastingen OU IT&Data	81
3.5	Doorbelastingen Schiphol Projects	82
D1	Schiphol Projects – Uren	83
D2	Schiphol Projects – Exploitatieresultaat	85
3.6	Doorbelastingen Staven	86
D1	Staven (Strategy & Airport planning) – Aviation Costs	87
D2	Staven (Projectgerelateerde kosten aan Schiphol Projects en IT&D)	89
3.7	Doorbelastingen deelnemingen	91
D1	Schiphol Telematics - connectivity diensten	92

3 Doorbelastingen per kostenplaats

3.1 Inleiding

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 organisatorische eenheid is beschreven welke doorbelastingen plaatsvinden richting een andere organisatorische eenheid legal entity. In de bovenste balk staat de verwijzing van de doorbelastende organisatorische eenheid met een typering van de doorbelasting (zie ook onderstaande inhoudsopgave). In de onderste twee balken staat de van/ naar relatie gespecificeerd.

Alleen indien de ontvangende afdeling een afdeling binnen Aviation is, is het kostenplaatsnummer van deze ontvangende afdeling vermeld. Indien sprake is van doorbelasting aan meerdere kostenplaatsen met regelmatige wisselingen (bijvoorbeeld bij huurcontracten (Schiphol Commercial) of projecten (Schiphol Projects) zijn de kostenplaatsen niet individueel weergegeven. Verifieerbaarheid van de doorbelastingen naar afdelingen binnen de overige 'organisatorische eenheden' 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 laten zijn is hieronder nogmaals de uitleg gegeven over 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

RSG houdt zich vooral bezig met luchtvaartactiviteiten. Daarnaast kent RSG 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 de 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
- + Afschrijvingskosten van de betrokken productiemiddelen (NB 1)
- + Vermogenskosten van de betrokken productiemiddelen (NB 1)
- + Opslag voor overhead:
 - Staf van de betreffende afdeling, (NB 2)
 - Staf van de BA, (NB 3)
 - Staven en concern. (NB 4)

Tenslotte wordt, indien sprake is van inzet van personeel, een opslag berekend voor het IT-werkplek tarief en voor de huisvestingskosten per werkplek. Het IT-werkplek tarief wordt bepaald door de totale kosten van de diensten kantoorautomatisering, 'connectivity' en Mobile te delen door het gewogen gemiddelde van het aantal user id's en mobiele telefoons van de afdelingen waaraan wordt doorberekend. De formule voor het bepalen van het gewogen gemiddelde = (aantal user_id's x 75%) + (aantal mobiele telefoons x 25%). De huisvestingskosten per werkplek wordt bepaald door de huurkosten zoals bij de Facilitaire dienst verantwoord te delen door het gebudgetteerde aantal fte's bij Aviation, Schiphol Commercial, IT&Data en Schiphol Projects in het boekjaar.

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 door middel van een doorbelasting of door middel van een 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 het activum niet wordt gealloceerd naar de ontvangende partij. Toerekening vindt dan plaats door middel van een 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. Dit om te voorkomen dat deze kosten tweemaal worden toegerekend aan de ontvangende afdeling.

NB. 2

De opslag voor overhead stafkosten van de betreffende afdeling wordt op basis van het daadwerkelijk gebruik al dan niet opgenomen in de kostprijsberekening van de doorbelasting.

NB. 3

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:

$$\frac{\text{BA-overhead}}{\text{Exploitatiekosten van afdelingen in de BA (incl. afschrijvingskosten)}}$$

Stafkosten BA Aviation		€ 500		
Exploitatiekosten incl. afschrijvingen afdelingen binnen OU Aviation (excl. Stafkosten BA)				
Afdeling	AO&AP	Asset- management	Safety Security & Environment	Totaal
Exploitatiekosten incl. afschrijvingen	4.000	11.000	5.000	20.000
Opslag voor BA overhead, voor diensten van afdelingen binnen Aviation = $500 / 20.000 = 2,5\%$				
Deze opslag wordt berekend over de exploitatiekosten incl. afschrijvingen die de betreffende afdeling zelf maakt t.b.v. de geleverde dienst.				
Getallen zijn fictief.				

NB. 4

Indien sprake is van een volledige of gedeeltelijke detachering van een fte van de ene naar de andere afdeling wordt in de bepaling van de integrale kostprijs voor die fte een opslag meegenomen voor het deel van de kosten van concern staven, dat op basis van personeelskosten wordt gealloceerd (Human Resources en Concern en Facility Management (Staven & Concern A3 en A6)). Deze te gebruiken opslag wordt jaarlijks vastgesteld bij de budgettering op basis van de volgende formule:

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

De allocatie van de 'Human Resources en Concern en Facility Management' kosten drukt door middel van allocatiesleutel A3 en A6 op de PMC waar de kosten van de fte oorspronkelijk in de personeelskosten is opgenomen (dus vóór de detachering). Indien de fte deels of geheel voor een andere afdeling werkzaam is,

blijven de kosten voor Human Resources en Concern en Facility Management gealloceerd bij de PMC waar de fte oorspronkelijk vanuit wordt gedetacheerd. De doorbelasting van de personeelskosten (de opbrengst voor de leverende afdeling) wordt niet in mindering gebracht op de kostenpost personeelskosten maar apart verantwoord als negatieve kosten (op kostenplaats doorbelaste kosten), of interne opbrengsten. In de allocatie van Human Resources en concern en Facility Management wordt hiervoor daarom geen correctie opgenomen.

Er wordt in de integrale kostprijsmethode geen opslag meegenomen voor Staven & Concern A5 sleutel. De allocatiesleutel A5 wordt bepaald op basis van reeds toegerekende kosten (netto kosten) van de PMC's. Hierin is, in tegenstelling tot de allocatiesleutels A3 en A6 zoals hierboven weergegeven, wel rekening gehouden met de doorbelastingen aan andere afdelingen, zodat het meenemen van een opslag voor allocatiesleutel A5 zou leiden tot een dubbeltelling bij de ontvangende PMC van de dienst. Omdat toegerekend wordt op basis van reeds toegerekende (netto) kosten wordt al direct aan de juiste PMC toegerekend.

Indien binnen de PMC's Aviation en Security leveringen aan andere PMC's dan wel aan derden plaatsvinden waarbij sprake is van een nevenactiviteit kan afgezien worden van het toepassen van de integrale kostprijs. Een nevenactiviteit is een activiteit die niet de hoofdactiviteit van de afdeling betreft en kan zonder of met nagenoeg geen managementaandacht dan wel inspanning van de personeelsleden van de afdeling worden gerealiseerd. In deze specifieke situatie wordt volstaan met het in rekening brengen van uitsluitend de directe kosten die gepaard gaan met de levering, dus zonder bepaling van opslagen en vermogenskosten. Voorwaarde is dat het relatief geringe bedragen betreft en de PMC voor de desbetreffende levering niet of nauwelijks een inspanning hoeft te leveren. De levering aan andere PMC's dan wel aan derden plus de toerekening leidt per saldo tot een voordeel voor de PMC Aviation en Security bijvoorbeeld door het behalen van schaalvoordelen.

Bij de volgende doorbelastingen is sprake van een nevenactiviteit:

- D8 Aviation/ASM - Utiliteitsprojecten
- D10 Aviation/ASM – Landzijdige groenwerkzaamheden
- D27 Aviation/AO&AP ticketreaders
- D30 Aviation/ASM - HBS Hold baggage screening. Voor deze doorbelasting geldt niet dat het bedrag relatief gering is, maar de doorbelasting wordt toch als nevenactiviteit beschouwd omdat het uitsluitend een administratieve overboeking betreft

Overzicht doorbelastingen

In onderstaande tabel staan alle doorbelastingen. Het doel van de doorbelastingen bij Aviation kostenplaatsen is ervoor te zorgen dat vervolgens zoveel mogelijk hele kostenplaatsen in één keer naar een PMC gealloceerd kunnen worden. De doorbelastingen bij de non-Aviation kostenplaatsen betreffen activiteiten welke direct/indirect effect hebben op toerekening naar luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation & PMC Security)

Nummers die in de tabel en de hiernavolgende beschrijvingen ontbreken, betreffen doorbelastingen die in het verleden hebben bestaan.

Nr.	Reden	Soort	Kpl	Naam afdeling	Ontvangende Organisatorische eenheid
Doorbelastingen Aviation					
D4	4	Branddoormeldsysteem	23410	Aviation/SSE	Schiphol Commercial Transport CV
D5	4	Gebouwenbrandbestrijding	23405	Aviation/SSE	Aviation/ASM Schiphol Commercial
D7	2,4	Utiliteitsdiensten	26415	Aviation/ASM	Diverse organisatorische eenheden
D8	2, 3	Utiliteitsprojecten	26405	Aviation/ASM	Schiphol Commercial, Diverse organisatorische eenheden
D10	4	Landzijdige groenwerkzaamheden	26410	Aviation/ASM	Aviation/AO&AP Schiphol Commercial
D11	4	Sneeuw- en gladheidsbestrijding	21505	Aviation/AO&AP	Schiphol Commercial
D15	4	Schipholpassen	23110	Aviation/SSE	Schiphol Commercial

Nr.	Reden	Soort	Kpl	Naam afdeling	Ontvangende Organisatorische eenheid
D16	4	Autorisaties	23110	Aviation/SSE	Schiphol Commercial
D17a	4	Beveiligingskosten niet-SRA gebied	23100	Aviation/SSE	Aviation/Other Schiphol Commercial
D17b	4	Bedrijfsrecherche	23200	Aviation/SSE	Staven
D18	4	Gebruik terminal	26300 26305 26310 26315 26200 26205	Aviation/ASM	Aviation/SSE Schiphol Commercial
D20	2, 4	Onderhoud installaties utilities	26405	Aviation/ASM	Aviation/ASM Schiphol Commercial Diverse organisatorische eenheden
D21	4	Security activiteiten bij bagage (BOS)	21510	Aviation/AO&AP	Aviation/SSE
D26a	4	100% Goederencontrole	23100	Aviation/SSE	Aviation/ASM Schiphol Commercial
D26b	4	Personeel securityfilter	23100	Aviation/SSE	Aviation/ASM Schiphol Commercial
D27	4	Ticketreaders	21600	Aviation/AO&AP	Aviation/SSE
D28	4	Infra Manager	26400	Aviation/ASM	Aviation/ASM
D29	1	Diverse activiteiten	23420	Aviation/SSE	Lelystad Airport NV
D30	4	Hold Bagage Screening HBS	26505	Aviation/ASM	Aviation/SSE
Doorbelastingen Schiphol Commercial					
D2a	2	Terminal verhuringen, m2	73000	Schiphol Commercial	Aviation
D2b	2	Commercial Real Estate, verhuur vastgoed	72010 72005	Schiphol Commercial	Aviation
D2c	2	Gemengd gebruik GA terminal	72010 72005	Schiphol Commercial	Aviation
D5	2	Terminal verhuringen, huurdersaanpassingen	73000	Schiphol Commercial	Diverse organisatorische eenheden
D8	2	Parkeerfaciliteiten medewerkers	76000	Schiphol Commercial	Staven
D9	4	Continu onderzoek	74300	Schiphol Commercial	Aviation/Other
D10	4	VIP-centrum en perscentrum	73600	Schiphol Commercial	Aviation/Other Staven
D11	4	Passenger Experience	74200	Schiphol Commercial	Aviation/Other
D12	4	Customer Contact Center en Mobiele Persoonlijke Assistentie	74200	Schiphol Commercial	Aviation/Other
Doorbelastingen Schiphol Projects					
D1	3	Schiphol Projects, Uren	80000 t/m 80040	Schiphol Projects	Diverse organisatorische eenheden
D2	4	Schiphol Projects, Exploitatieresultaat	80000	Schiphol Projects	Diverse organisatorische eenheden
Doorbelastingen Staven					
D1	4	Strategy & Airport Planning – Aviation costs	16670	Staven	Aviation/Other
D2	4	Staven, Projectgerelateerde kosten	15080 17015	Staven	Schiphol Projects IT&Data
Doorbelastingen deelnemingen					
D1	1	Connectivity diensten	Bedrijf 910	Schiphol Telematics	Diverse organisatorische eenheden

Legenda

ASM: Asset Management

AO&AP: Airport Operations & Aviation Partnerships

SSE: Security, Safety & Environment

Reden 1 t/m 4:

1. Wettelijk/verslaggevingstechnisch (indien het voor de partij die de doorbelasting ontvangt relevant is om door te belasten op grond van wettelijke/verslaggevingstechnische redenen zoals bij aparte juridische entiteiten)
2. Registratie opbrengsten (indien het voor de door belastende partij relevant is om de opbrengsten apart te registreren)
3. Kosten activeerbaar (indien doorbelaste kosten bij de ontvangende partij geactiveerd kunnen worden)
4. Vereenvoudiging allocatie (indien de doorbelasting de allocatie van de kostenplaats eenvoudiger maakt)

Voor een nadere uitleg over de hierboven weergegeven redenen wordt verwezen naar het hoofddocument.

Wijze en frequentie van meten

Indien in de beschrijving de "tariefperiode" is opgenomen worden voor dit Toerekeningssysteem de kalenderjaren 2022-2023-2024 bedoeld

Indien in de beschrijving de periode "2 jaar voorafgaand aan de tariefperiode" is opgenomen wordt voor dit Toerekeningssysteem het kalenderjaar 2020 bedoeld

Indien in de beschrijving de periode "het jaar voorafgaand aan de tariefperiode" is opgenomen wordt voor dit Toerekeningssysteem het kalenderjaar 2021 bedoeld.

Disclaimer basisjaren

In het Toerekeningssysteem 2022-2024 wordt bij diverse doorbelastingen en allocaties bij de wijze en frequentie van meten consultatie verwezen naar één of twee jaar voorafgaand aan de start van de tariefperiode. Voor het Toerekeningssysteem 2022-2024 betekent dit kalenderjaar 2021 respectievelijk 2020. Indien bij het opstellen van het consultatiebudget voor de jaren 2022-2024 als gevolg van COVID het genoemde referentiejaar voor een specifieke doorbelasting (of allocatie) niet als representatief kan worden beschouwd door bijvoorbeeld een veel lager verkeer en vervoer in 2020, dan zal in afwijking van de beschrijving gekozen worden voor het best passende alternatief. Dit kan bijvoorbeeld zijn: drie jaar voorafgaand aan de tariefperiode (2019). Daar waar afgeweken wordt van de beschrijving, zal dit bij de consultatie 2022-2024 nader worden toegelicht in het IATA template. Daar waar een mogelijke afwijking van het referentiejaar in de beschrijving van het Toerekeningssysteem aan de orde is, wordt in een voetnoot bij de betreffende doorbelasting of allocatie verwezen naar deze disclaimer omtrent basisjaren.

3.2 Doorbelastingen Aviation

In de navolgende paragrafen volgt een beschrijving per doorbelasting vanuit Aviation.
Zie voor een totaaloverzicht doorbelastingen paragraaf 3.1.

D4 Aviation/SSE - Branddoormeldsysteem

Van: Kostenplaats 23410 SSE-FST Professional Competence and Business Management

Aan: Bedrijf 700 Schiphol Commercial BV
Bedrijf 732 Transport C.V.

Beschrijving doorbelasting

Het branddoormeldsysteem is het openbare meldsysteem waar bedrijven op het Schiphol terrein op aangesloten kunnen worden -in voorkomende gevallen is de aansluiting vanuit wet- en regelgeving verplicht- zodat bij brandmelding (via de brandmelders in het gebouw) alarmering plaatsvindt via het regiecentrum naar de brandweer op Schiphol.

De doorbelasting betreft de kosten voor het branddoormeldsysteem door OU Aviation aan de diverse gebruikers binnen Schiphol Commercial BV en TransPort C.V.

Na doorbelasting D4 wordt kostenplaats 23410 gealloceerd op basis van A1d (100% directe toewijzing aan PMC Aviation).

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

8038100 Work third parties based on order

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

De doorbelasting is gebaseerd op de integrale kostprijs. De kosten betreffen de kosten van het branddoormeldsysteem (telecommunicatie, uitbesteding en afschrijving). Daarnaast worden de werkelijke salariskosten (inclusief sociale lasten) verhoogd met de opslagen voor overhead (zie voor bepaling van de overhead de inleiding van Bijlage 3).

Wijze en frequentie van meten

Doorbelasting vindt plaats op basis van het aantal aansluitingen van Schiphol Commercial BV en Transport C.V. op het branddoormeldsysteem. Meting vindt jaarlijks ten tijde van budgettering plaats.

Consultatie

1. De kosten die verband houden met het branddoormeldsysteem bestaan uit kosten voor telecommunicatie, uitbestedingen, afschrijvingen en salariskosten (verhoogd met opslagen voor overhead). De salariskosten voor de jaren 1, 2 en 3 van de tariefperiode worden aangepast voor Cao-ontwikkelingen en de sociale lasten. Deze aanpassingen worden op Schiphol Group niveau vastgesteld op basis van lopende Cao-afspraken en kaders van de Directie Schiphol met betrekking tot de loonontwikkeling. Voor de aanpassingen in de sociale lasten worden de verwachte premieontwikkelingen bij desbetreffende instanties opgevraagd (zoals Pensioenfonds). De uitbestedingen en kosten voor telecommunicatie worden gebaseerd op het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (twee jaar¹ voorafgaand aan het eerste jaar van de tariefperiode). Deze kosten worden voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).

¹ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

2. De hoeveelheid aansluitingen wordt vastgesteld op basis van de huidige contracten van het jaar voorafgaand aan het eerste jaar van de drie jaar tariefperiode. De voorspelling van het aantal aansluitingen c.q. het verloop van het aantal contracten voor jaar 2 en jaar 3 is niet mogelijk, omdat er geen drivers zijn die direct verband houden met de trend van het aantal aansluitingen. Bijvoorbeeld de driver: de ontwikkeling van de verhuurde m2 in jaar 2 en 3 heeft niet direct een verband met de ontwikkeling van het aantal aansluitingen omdat het niet verplicht is een aansluiting af te nemen bij Schiphol. Over de toekomstige trend van het aantal aansluitingen (en de ontwikkeling daarvan) zijn geen kengetallen beschikbaar. Historische cijfers geven ook geen indicatie voor de toekomstige ontwikkeling. Het aantal aansluitingen voor de jaren 1, 2 en 3 blijft derhalve gelijk.

Financiële verantwoording

De werkelijke doorbelasting geschiedt door middel van facturatie en wordt gebaseerd op:

- Het werkelijke aantal aansluitingen (op basis van de lopende contracten)
- De integrale kostprijs elementen zoals hierboven beschreven.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

D5 Aviation/SSE - Gebouwenbrandbestrijding

Van: Kostenplaats 23405 SSE-FST Emergency Response

Aan: Aviation kostenplaats 26305-ASM AC inside terminal overall
Bedrijf 700 Schiphol Commercial BV

Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting van de kosten voor gebouwenbrandbestrijding door SSE/FST/ER (brandweer) aan de gebruikers van deze dienst. De afdeling SSE/FST/ER heeft een tweetal activiteiten: Vliegtuigbrandbestrijding (VBB) en Gebouwenbrandbestrijding (GBB). De brandweer op Schiphol werkt in ploegendiensten, waarbij te alle tijden één ploeg op dienst is voor GBB en drie ploegen voor VBB. De kosten voor VBB vallen 100% onder luchtvaartactiviteiten en worden volledig toegerekend aan Aviation. De kosten voor gebouwenbrandbestrijding worden op basis van een convenant voor een deel vergoed door Veiligheidsregio Kennemerland. Het resterende deel van de kosten wordt op basis van gebruik van de dienst doorbelast (waarbij voor brandweerdekking gerelateerd wordt aan de geleverde hoeveelheid preparatie). De doorbelasting vindt plaats aan de kostenplaats 26305 voor wat betreft gebouwenbrandbestrijding van het Terminalcomplex en aan Schiphol Commercial voor gebouwenbrandbestrijding van overige gebouwen en kantoren binnen het luchthavengebied.

Onder preparatie wordt verstaan het vervaardigen en bijhouden van planvorming & procedures evenals het opleiden en oefenen ten behoeve van de brandweer Schiphol (Emergency Response):

- Planvorming & procedures
- Vervaardigen en updaten van inzetplannen en procedures
- Vervaardigen en updaten van bereikbaarheidskaarten
- Advisering omtrent brandpreventieve maatregelen
- Opleiden & oefenen
 - Vervaardigen en updaten van lesplannen, oefenkaarten en draaiboeken
 - Voorbereiden op en geven van instructies

Na doorbelasting D5 en D29 wordt kostenplaats 23405 gealloceerd op basis van A1d (100% directe toewijzing aan PMC Aviation).

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

4032000 Charged costs

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

De gebouwen binnen het luchthavengebied wijken onderling sterk af qua risico kwalificatie (gebaseerd op omvang, bereikbaarheid, complexiteit en aard van het gebruik). Deze risico kwalificatie bepaalt de intensiteit van de preparatie, hetgeen een bruikbare maatstaf is voor het verdelen van de resterende kosten van gebouwenbrandbestrijding. De kosten betreffen voornamelijk personeelskosten en opleidingskosten, maar daarnaast ook opslag voor overhead. Voor de bepaling van de opslag voor overhead wordt verwezen naar de inleiding van bijlage 3.

Wijze en frequentie van meten

Doorbelasting vindt plaats op basis van de verhouding van het aantal preparatie-uren voor Terminal respectievelijk Schiphol Commercial tot het totale aantal preparatie-uren ten behoeve van gebouwenbrandbestrijding. Deze verschillende preparatie-uren worden 1 juli in het jaar voorafgaand aan de tariefperiode voor ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode vastgesteld op basis van een goedgekeurd Strategisch Opleidings- en Oefenplan wordt het aantal uren geraamd voor planvorming & procedures op basis van ervaring en tijdsbesteding.

Consultatie

1. De kostprijsberekening van een brandweerploeg (inclusief opslag voor overhead) wordt in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode gemaakt. De kostprijs wordt vermindert met de opbrengst van de contractuele bijdrage van de Veiligheidsregio Kennemerland op basis van het Convenant. Deze kostprijs (inclusief opslag voor overhead) en de opbrengst van de contractuele bijdrage van de Veiligheidsregio Kennemerland worden voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).
2. Het aantal preparatie-uren wordt voor jaar 1 van de drie jaar tariefperiode verdeeld op basis van de op 1 juli in het jaar voorafgaand² aan de tariefperiode vastgestelde verhouding van het aantal preparatie uren voor Terminal respectievelijk Schiphol Commercial ten opzichte van het totale aantal preparatie uren ten behoeve van gebouwenbrandbestrijding. Voor jaar 2 en jaar 3 van de drie jaar tariefperiode wordt de verhouding van het aantal preparatie-uren voor Terminal respectievelijk Schiphol Commercial ten opzichte van het totale aantal preparatie-uren ten behoeve van gebouwenbrandbestrijding vastgesteld op basis van het Strategisch Opleidings- en Oefenplan.

Financiële verantwoording

De geplande preparatie-uren worden daadwerkelijk gemaakt op basis van wet- en regelgeving. Derhalve wordt de werkelijke doorbelasting gebaseerd op basis van budgetteerde bedragen.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

² Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

D7 Aviation/ASM - Utiliteitsdiensten

Van: Kostenplaats 26415 ASM-AC-Infra Energy and Environment

Aan: Diverse kostenplaatsen

Aviation kostenplaatsen: 26100 ASM-AC-Outside Management; 26305 ASM-AC-Inside Terminal Overall; 26410 ASM-AC-Infra Landside; 21505 AO&AP PPI Aircraft Process Management

Security kostenplaatsen: 23115 SSE-SEC Security Policy; 23410 SSE-FST Professional Competence and Business Management

Diverse organisatorische eenheden (zie ook tabel 3)

Beschrijving doorbelasting

Doorbelasting van kosten voor het ter beschikking stellen van Utilities (transport), levering commodity's. Na doorbelasting D7 wordt kostenplaats 26415 gealloceerd op basis van A4a (100% directe toewijzing aan PMC Utility Services)

Algemene omschrijving ASM-AC-Infra (Utilities)

De productgroep Utilities is ondergebracht in de afdeling ASM-AC-INFRA, verder genoemd 'INFRA (Utilities)'. Deze afdeling regisseert de energie- en waterstromen op de luchthaven. Zij zorgt ervoor dat alle bedrijven op de luchthaven gebruik kunnen maken van gas, water en elektriciteit. Ook de afvoer van afvalwater wordt door INFRA (Utilities) geregeld. Hiervoor beheert en onderhoudt INFRA (Utilities) een privaat netwerk van kabels, leidingen en installaties en stemt de kwaliteit van het systeem af op de wensen van de klanten. Tevens is de inkoop van elektriciteit en gas t.b.v. van interne klanten de verantwoordelijkheid van INFRA (Utilities). Taken en verantwoordelijkheden zijn o.a.:

- Netbeheerder van het elektriciteits- en gasnetwerk
- Transport van elektriciteit en gas naar alle afnemers op het Schipholterrein
- Levering van elektriciteit en gas aan de interne klanten van Schiphol Group
- Beheer van drink- en bluswaternetwerk, vuilwaterriolering
- Beheer en onderhoud aan de Centrale Bluswatervoorziening
- Zuivering van sanitair afvalwater
- Inkoop energie en management
- Emissie rapportages
- Onderzoek en realisatie van duurzame projecten op het gebied van zonne- en windenergie

De ACM heeft in april 2019 besluiten gepubliceerd waarin ontheffingen van het Gesloten Distributie Systeem (GDS), om binnen het aangewezen luchthaventerrein het netbeheer uit te voeren, zijn verleend.

INFRA (Utilities) dient conform de wet- en regelgeving te handelen bij het opstellen van o.a.:

- Tarievenbeleid voor elektriciteit, gas en water
- Aansluitvoorwaarden
- Beleidsdocumenten en overeenkomsten
- Emissiejaarverslagen CO2

Klanten van Infra (Utilities)

De klanten van INFRA (Utilities) zijn zowel de interne Schiphol klanten (Aviation, Schiphol Commercial etc.) als externe klanten. De interne klanten per product zijn vermeld in tabel 3.

De externe klanten zijn de bedrijven die gevestigd zijn op het Schiphol terrein. De opbrengsten worden zowel bij externe klanten (d.m.v. facturatie) als interne klanten (d.m.v. interne doorbelasting) in rekening gebracht volgens onderstaande tabel.

Onderstaande tabel geeft per omzetrekening aan of er interne of externe klanten zijn.

Tabel 1

Nr	Rekening	Omschrijving	Externe Klanten	Interne Klanten
1	8025000	ELECTRICITY SUPPLY		X
2	8025200	ELECTRICITY TRANSPORT	X	X
3	8025100	ELECTRICITY TAX		X
4	8028000	CO2 EMISSION		X
5	8026000	GAS SUPPLIES		X
6	8026200	GAS TRANSPORT	X	X
7	8026100	GAS TAX		X
8	8027200	WATER SUPPLY	X	X
9	8027000	SEWER COSTS CONTRIBUTION	X	X
10	8027100	TAX ON WASTEWATER PURIFICATION		X
11	8044100	OTHER REVENUES	X	X

De doorbelastingen zijn beschreven in het Toerekeningssysteem onder de nummers D7, D8 Utiliteitsprojecten, D20 Utilities, onderhoud installaties en D28, onderhoud van de assets behorende tot INFRA (Utilities).

Positionering van productgroep Utilities en kostenstromen binnen Aviation

De productgroep Utilities valt binnen OU Aviation onder de afdeling ASM-AC-INFRA.

De kostenplaatsen van de afdeling ASM-AC-INFRA, waarvan alle kosten en opbrengsten 100% alloceren naar PMC Utility Services zijn:

- 26415 ASM-AC-INFRA Energy and Environment (D7)
- 26405 ASM-AC-INFRA Utilities (D8 en D20)

Vanuit de kostenplaats 26415 INFRA Energy and Environment wordt er o.a. naar kostenplaatsen binnen Aviation en Security doorbelast, namelijk naar:

Aviation

- ASM: kostenplaats 26100 ASM-AC-Outside Management
- ASM: kostenplaats 26305 ASM-AC-Inside Terminal Overall
- ASM: kostenplaats 26410 ASM-AC-Infra Landside
- AO&AP: kostenplaats 21505 AO&AP PPIAircraft Process Management

Security

- SSE: kostenplaats 23115 SSE-SEC Security Policy
- SSE: kostenplaats 23410 SSE-FST Professional Competence and Business Management

Vrijwel alle kosten en opbrengsten worden door middel van allocatie A4a (100% directie toewijzing aan PMC US) vanuit de kostenplaatsen 26415 en 26405 gealloceerd naar de PMC US.

Belangrijke uitzonderingen hierop zijn de afschrijvingen en desinvesteringen. INFRA (Utilities) heeft bijvoorbeeld de-icing assets in haar activa register. Deze afschrijvingskosten worden echter niet gealloceerd naar de PMC Utility Services maar direct naar de PMC Aviation.

In de PMC US worden naast de kosten van de INFRA (Utilities) ook allocaties geregistreerd van Aviation, Staven en IT&D. De opbrengsten en kosten van de PMC Utility Services worden jaarlijks verantwoord en gecontroleerd door de accountant. Een eventueel overrendement wordt voor de Wet luchtvaart jaarrekening gecorrigeerd.

Reden van doorbelasting

2. Registratie opbrengsten
4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengstrekening van doorbelasting

1	8025000 Electricity supply
2	8025200 Electricity transport
3	8025100 Electricity tax
4	8028000 CO2 emission
5	8026000 Gas supply
6	8026200 Gas transport
7	8026100 Gas tax
8	8027200 Water levering & transport
9	8027000 Sewer costs contribution
10	8027100 Tax on wastewater purification
11	8044100 Other revenues

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelastingen

De kosten die aan PMC Utility Services worden gealloceerd zijn de basis voor de tariefberekening per product. De kosten van PMC Utility Services zijn:

- 1) de kosten van de kostenplaatsen 26415 en 26405 binnen OU Aviation (o.a. personeelskosten, afschrijvingen met de toerekening naar de PMC US, inkoopkosten van de verschillende commodity's)
- 2) allocaties vanuit OU IT&D, OU Staven en OU Aviation (dus inclusief BA en concernoverhead).

Ad 1) De kosten van kostenplaatsen 26415 en 26405 binnen OU Aviation worden door middel van verdeelsleutels toegewezen aan de diverse producten.

- De directe kosten kunnen voor 100% aan een product worden toegewezen (bijvoorbeeld inkoop elektriciteit, transportnet elektriciteit en energiebelasting).
- De indirecte kosten worden door middel van een gedeelde sleutel toegewezen aan een product (bijvoorbeeld op basis van urenregistratie).

Ad 2) De allocatie vanuit OU IT&D, OU Staven en OU Aviation: wordt toegerekend aan de diverse producten op basis van de volgende berekening:

- 50 % op basis van de geschatte tijdsbesteding per product van alle ASM-medewerkers die aan Utilities-producten werken.
- 50 % op basis van de som van de directe kosten uit berekening 1). In de kostenallocatie bij 1) wordt voor iedere kostenboeking beoordeeld of het directe of indirecte kosten zijn. Het relatieve aandeel van de directe kosten per product vormt de sleutel voor deze allocatie.

Naast de kosten uit 1) en 2) wordt in de tariefberekening rekening gehouden met 3) een opslag voor geïnvesteerd vermogen, namelijk voor die producten die een activabasis hebben. Voor interne leveringen aan Aviation geldt dat de WACC voor luchtvaartactiviteiten wordt gehanteerd.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

1. De kosten van de afdeling INFRA (Utilities) bestaan uit: personeelskosten, inkoopkosten van de verschillende commodity's en afschrijvings- en vermogenskosten.
De personeelskosten voor de jaren 1, 2 en 3 van de tariefperiode worden aangepast voor Cao-ontwikkelingen en de sociale lasten. Deze aanpassingen worden op Schiphol Group niveau vastgesteld op basis van lopende Cao-afspraken en kaders van de Directie met betrekking tot de loonontwikkeling. Voor de aanpassingen in de sociale lasten worden de verwachte premieontwikkelingen bij desbetreffende instanties opgevraagd (zoals Pensioenfonds).
De inkoopkosten van de verschillende producten worden voor de drie jaren van de tariefperiode voor de interne klant Aviation op de volgende wijze vastgesteld: voor 100% wordt vooraf ingekocht op basis van contractuele afspraken met externe partijen voor de 3 jaren van de tariefperiode. Daarmee wordt voor Aviation het tarief vastgelegd, welk tarief in ieder van de 3 jaren verschillend kan zijn
De afschrijvingskosten en vermogenskosten voor zover betrekking op de activa van INFRA (Utilities) en toegerekend worden aan de PMC US worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van de in het activaregister vastgelegde historische kosten en boekwaarde (o.b.v. de historische kosten worden de afschrijvingskosten bepaald en op basis van de boekwaarde worden de vermogenskosten bepaald). Daarnaast worden de geplande activeringen volgens het Aviation Development Plan meegenomen in de afschrijvings- en vermogenskosten van de jaren van de tariefperiode.
2. De hoeveelheden van het verbruik van de verschillende producten worden voor de jaren van de tariefperiode als volgt bepaald: de raming van het verbruik van de verschillende producten in het jaar voorafgaand³ aan de tariefperiode dient als basisjaar.
Het basisjaar wordt ingeschat door trendanalyse op het verbruik in de jaren voorafgaand aan het basisjaar en de inschatting van toekomstig additioneel verbruik aan de hand van in de jaarverwachting (betreft het jaar voorafgaand aan de tariefperiode) opgenomen ontwikkelingen in de activa. Deze basis wordt aangepast voor de jaren 1, 2 en 3 van de tariefperiode met de ontwikkelingen in de activa van de afnemende OU's. De ontwikkelingen zijn opgenomen in het Aviation Development Plan. De tijdsbesteding van de ASM-medewerkers per product wordt in overleg met het management voor de jaren van de tariefperiode (op basis van ervaringscijfers van de 3 reeds gerealiseerde jaren voorafgaand aan de tariefperiode) vastgesteld.

Financiële verantwoording

De totale kosten per product (de som van 1), 2) en 3)) beschreven onder grondslag worden verdeeld over de tariefdragers (voorbeeld kWh voor elektriciteit levering), zodat een tarief per product kan worden vastgesteld per individueel jaar van de tariefperiode. Dit tarief wordt gebruikt voor doorbelastingen en facturatie (werkelijke hoeveelheden * tarief).

Voor uitsluitend de gas- en elektralivering en energiebelasting worden de niet contractueel vooraf vastgelegde afwijkingen tussen begroot en werkelijk tarief op basis van nacalculatie per individueel jaar van de tariefperiode doorbelast. De overige producten worden, gezien de geringere omvang en de beperkte prijsrisico's, niet na-gecalculeerd op prijs.

Aan het einde van het kalenderjaar per individueel jaar van de tariefperiode wordt de marge die bij de productgroep Utilities is behaald op de geleverde diensten aan de PMC Aviation en de PMC Security en die is ontstaan door inschattingen van afgenomen hoeveelheden en inkooprijzen gedurende het jaar in relatie tot de werkelijk afgenomen hoeveelheden en inkooprijzen door middel van een extracomptabele boeking gecorrigeerd tot de integrale kostprijs van de feitelijke dienst of levering.

³ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

De utility producten en tariefdragers zijn:

Tabel 2 (producten en tariefdragers)

Nr	Product	Toelichting	Tariefdrager	Vaststelling tariefdragers	Berekening tarief
1	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. Voor het Aviation portfolio vindt een groot deel van de inkoop elektriciteit plaats tegen het off peak tarief. Er is gekozen voor een gemiddelde prijs per kWh (verwacht aandeel volume off peak x off peak tarief + verwacht aandeel volume peak x peak tarief)
2	Elektriciteit transport	Transport over het elektriciteitsnet op Schiphol	1. kWh, 2. Contract-vermogen (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 medebepalend voor de contractwaarde.	Basis is de tariefcode van de ACM, daarbij rekening houdend met de specifieke kenmerken (schaalgrootte) van het netwerk
3	Elektriciteit belasting	Energiebelasting van commodity elektriciteit	kWh	De omvang van de tariefdrager voor de commodity (kWh) wordt door meting van het verbruik in kWh vastgesteld.	De kWh per EAN worden middels een WOZ verdeling door een energiebelastingstafel bepaald
4	Emissierechten CO2	Emissierechten CO2 en carbon offset certificaten (van commodity elektra, gas en overig (wagenpark, brandweeroefenplaats, woonwerk/verkeer, dienstreizen en lease auto's)) om het CO2 effect te compenseren	1. kWh 2. m3 3. Facturen en declaraties	De verbruiken elektriciteit en aardgas worden gemeten. Verbruiken van overige brandstoffen worden zo goed mogelijk ingeschat. Op basis hiervan worden emissierechten en offset certificaten ingekocht die corresponderen met de uitstoot op basis van de gemeten en bepaalde waarden.	Er worden emissierechten en carbon offset certificaten gekocht o.b.v. een vooraf vastgestelde strategie
5	Gas levering	1. Landelijk transport 2. Levering van commodity gas	Contract-capaciteit (m3/u-contract) m3	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 (m3) wordt door meting van het verbruik in m3 vastgesteld.	Sinds 2017 zijn landelijk transport kosten verdisconteerd in de totale inkoopkosten voor gas, waardoor er gebruik wordt gemaakt van 1 tarief (euro/m3): Directe kosten (inkoop gas, inclusief landelijk transport) + toegewezen indirecte kosten, gedeeld door totaal verwacht aantal m3

Nr	Product	Toelichting	Tariefdrager	Vaststelling tariefdragers	Berekening tarief
6	Gas transport	Transport over het gasnet op Schiphol	1. Transport onafhankelijk tarief 2. Contractcapaciteit (m3/u-contract) (transport-afhankelijk)	1. Transport-onafhankelijk 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 m3/u-contract, om het transportafhankelijk tarief te bepalen.
7	Gas belasting	Energiebelasting en Opslag Duurzame Energie van commodity gas	m3	De omvang van de tariefdrager voor de commodity (m3) wordt door meting van het verbruik in m3 vastgesteld.	De m3 per EAN worden gegroepeerd naar WOZ object en vervolgens mbv een staffel bepaald.
8	Water (levering en transport niet gescheiden)	Levering van commodity water; Transport over het waternet op Schiphol.	1. vastrecht, 2. m3 3. Capaciteitsbijdrage drinkwater als bluswater	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 (m3) wordt door meting van het verbruik in m3 vastgesteld. 3. Capaciteitsbijdrage water als bluswater = vast bedrag per periode, dat varieert per afnemer afhankelijk van de configuratie van drinkwater als bluswater.	Directe kosten (o.a. afschrijvingen en vermogenskosten waternetwerk, onderhoudskosten) plus toegewezen indirecte kosten minus de som van de opbrengsten van het vastrecht tarief en capaciteitsbijdrage drinkwater als bluswater, worden gedeeld door de tariefdrager (m3) om het tarief per m3 te bepalen.
9	Vuilwater inzameling & transport (Rioolbijdrage)	Afvoer van afvalwater via vuilwaternet op Schiphol	m3 (drinkwaterverbruik)	Rioolbijdrage: De omvang van de tariefdrager m3 wordt vastgesteld door meting van het waterverbruik in m3. Een uitzondering geldt voor afnemers die alleen drinkwater innemen en niet afvoeren, dit m3 verbruik wordt niet meegeteld.	Directe kosten (o.a. afschrijvingen en vermogenskosten vuilwaternet, onderhoudskosten) plus toegewezen indirecte kosten gedeeld door de omvang van de tariefdrager m3. De directe kosten worden eerst verminderd met een specifieke kostenpost voor SRE tbv aanleg van riolering.
10	Zuivering Sanitair Afvalwater	Zuiveren van sanitair afvalwater door een externe partij.	Ve (vervuilings eenheid)	De omvang van de tariefdrager (Ve) (vervuilings eenheid) is gebaseerd op de hoeveelheid gemeten waterverbruik in m3. Een uitzondering geldt voor de aangeslotene die alleen drinkwater innemen en geen sanitair afvalwater afvoeren, die m3 verbruik wordt niet meegeteld. Meting conform water levering. De gemeten waterhoeveelheid (m3) x de	Kosten van de externe partij plus de toegerekende indirecte kosten gedeeld door de omvang van de tariefdrager Ve.

Nr	Product	Toelichting	Tariefdrager	Vaststelling tariefdragers	Berekening tarief
				vervuiling coëfficiënt (0,023) bepaalt de omvang van de tariefdrager (Ve).	
11	Centrale Bluswatervoorziening CBV-1	Centrale bluswatervoorziening CBV-1 voor sprinklerklasse K14	Maandelijks onderhoudsbijdrage	Aantal aansluitingen CBV-1 vermenigvuldigd met het onderhoudstarief	Directe kosten (o.a. afschrijvingen en vermogenskosten CBV-1, onderhoudskosten) plus toegewezen indirecte kosten gedeeld door de omvang van de tariefdrager

Tabel 3 Interne klanten per product

	Van: 26415 ASM-AC-infra energy and environment	Aan: Opbrengstsoort
1.	Elektriciteit levering	100 OU Aviation 700 Schiphol Commercial 903 Rotterdam Airport BV 905 Rotterdam Airport Vastgoed BV 906 Lelystad 910 Schiphol Telematics BV
2.	Elektriciteit transport	100 OU Aviation 700 Schiphol Commercial 910 Schiphol Telematics BV
3.	Elektriciteit Belasting	100 OU Aviation 700 Schiphol Commercial 903 Rotterdam Airport BV 905 Rotterdam Airport Vastgoed BV 906 Lelystad
4.	Emissierechten CO2	100 OU Aviation 700 Schiphol Commercial
5.	Gas Levering	100 OU Aviation 700 Schiphol Commercial 903 Rotterdam Airport BV 905 Rotterdam Airport Vastgoed BV 906 Lelystad
6.	Gas Transport	100 OU Aviation 700 Schiphol Commercial
7.	Gas Belasting	100 OU Aviation 700 Schiphol Commercial 903 Rotterdam Airport BV 905 Rotterdam Airport Vastgoed BV 906 Lelystad
8.	Water (levering en transport niet gescheiden)	100 OU Aviation 700 Schiphol Commercial
9.	Vuilwaterinzameling & transport (rioolbijdrage)	100 OU Aviation 700 Schiphol Commercial
10.	Zuivering sanitair afvalwater	100 OU Aviation 700 Schiphol Commercial
11.	Centrale Bluswatervoorziening CBV-1	100 OU Aviation 700 Schiphol Commercial BV

Energiebelasting (elektriciteit belasting en gas belasting) wordt voor Schiphol Commercial via m2 prijs van Terminal verrekend aangezien het Terminal WOZ-objekten betreft

Tabel 4 Wijze van meten (en frequentie) van tariefdragers

Nr.	Product	Tariefdrager	Wijze van meten, frequentie en toelichting
1.	Elektriciteit Levering	kWh	De afname wordt door het meetbedrijf DNWG Infra gemeten door telemetriemeters en door slimme meters (kleine aansluitingen). De telemetriemeters leggen om de 15 min een waarde vast. De meetdienst van DNWG Infra rapporteert de standen per maandeinde.
2.	Elektriciteit Transport	1. kWh 2. Contract-vermogen (kW-contract) 3. Max. vermogen (kW-max) 4. Transport onafhankelijk tarief	1. meting idem Elektriciteit levering 2. meting idem Elektriciteit levering 3. meting idem Elektriciteit levering 4. Wordt eenmalig bij aanvang van contract vastgesteld
3.	Elektriciteit Belasting	kWh	meting idem Elektriciteit levering
4.	Emissierechten CO2	1. kWh 2. Nm3 3. Factureren, declaraties en bonnen	1. meting idem Elektriciteit levering 2. meting idem Gas levering 3. jaarlijks worden de daadwerkelijk geboekte kosten bepaald.
5.	Gas Levering	1. Contract-capaciteit (m3/u) 2. Nm3	De afname wordt maandelijks door het meetbedrijf DNWG Infra gemeten. Middels handmatige opname is dat maandelijks, middels telemetriemeters worden er om de 60 min waarden gemeten. De meetdienst van DNWG Infra rapporteert de standen per maandeinde.
6.	Gas Transport	1. Transport onafhankelijk tarief 2. Contractcapaciteit (m3/u-contract) (transport-afhankelijk)	1. Wordt eenmalig bij contract vastgesteld 2. meting idem Gas levering
7.	Gas Belasting	Nm3	Meting idem Gas levering
8.	Water (levering en transport niet gescheiden)	1. vastrecht, 2. m3, 3. capaciteitsbijdrage drinkwater als bluswater	1. Wordt eenmalig bij aanvang contract vastgesteld. 2. Het verbruik in m3 wordt door het meetbedrijf DNWG Infra gemeten middels handmatige opname. De standen worden twee maandelijks opgenomen en gerapporteerd. 3. Wordt eenmalig bij aanvang contract vastgesteld.
9.	Vuilwater inzameling & transport	m3 (drinkwaterverbruik)	Rioolbijdrage: de omvang van de tariefdrager m3 wordt vastgesteld door meting van het waterverbruik in m3. Een uitzondering geldt voor afnemers die alleen drinkwater innemen en niet afvoeren, die m3 verbruik wordt niet meegeteld. Meting conform water levering.
10.	Zuivering Sanitair Afvalwater	Ve (drinkwater)	Zuiveringsbijdrage: de omvang van de tariefdrager (Ve) (vervuilingseenheid) is gebaseerd op de hoeveelheid gemeten waterverbruik in m3. Een uitzondering geldt voor de aangeslotene die alleen drinkwater innemen en geen sanitair afvalwater afvoeren, die m3 verbruik wordt niet meegeteld. Meting conform water levering. De gemeten waterhoeveelheid (m3) x de vervuiling coëfficiënt (0,023) bepaald de omvang van de tariefdrager (ve).
11.	Centrale Bluswatervoorziening CBV-1	Maandelijks onderhoudsbijdrage	1. Per aansluiting wordt een onderhoudsbijdrage in rekening gebracht welke jaarlijks wordt vastgesteld.

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

Beheerder:

Sr. Manager Group Navigator

D8 Aviation/ASM - Utiliteitsprojecten

Van: Kostenplaats 26405 ASM-AC-Infra Utilities

Aan: Bedrijf 700 Schiphol Commercial;
Diverse kostenplaatsen (kostenplaats wisselt o.b.v. specifieke projecten)

Beschrijving doorbelasting

Door ASM Asset Continuity-Infra Utilities 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 UT, maar zijn eigendom van de gebouweigenaar. De kosten voor uitvoering van deze projecten (materialen, uren, uitbestedingen etc.) worden doorberekend aan de gebouweigenaar. Na doorbelasting D8 en D20 ASM-AC-Infra Utilities, onderhoud installaties wordt de kostenplaats 26405 gealloceerd op basis van A4a (100% directe toewijzing aan PMC Utilities).

Reden van doorbelasting

2. Registratie opbrengsten
3. Kosten activeerbaar bij ontvanger

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

8044100 Other Revenues

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

De doorbelasting betreft een nevenactiviteit, derhalve is de kostprijs gebaseerd op de werkelijke projectkosten. De werkzaamheden zijn uitbesteed. De kosten, die door de maincontractor gefactureerd worden, worden doorbelast zonder opslag. De activiteit vraagt weinig tot geen inspanning van de Schiphol organisatie zodat een opslag niet relevant is.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

1. De kostprijs per aansluiting wordt vastgesteld op basis van de gerealiseerde kosten van een volledig kalenderjaar gedeeld door het aantal gerealiseerde aansluitingen. De gerealiseerde kosten worden gebaseerd op de door de maincontractor in rekening gebrachte kosten van het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (twee jaar voorafgaand⁴ aan het eerste jaar van de tariefperiode). Deze kostprijs wordt voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).
2. De hoeveelheid gerealiseerde aansluitingen van het meest recente gerealiseerde kalenderjaar (twee jaar voorafgaande aan het eerste jaar van de drie jaar tariefperiode) dient als basis. Deze basis wordt aangepast met de ontwikkeling van het aantal aansluitingen in de drie jaren van de tariefperiode, welke is gebaseerd op de ontwikkeling van de verhuurbare vierkante meters van de gebouwenportefeuille van SRE (locatie Schiphol) zoals opgenomen in het Business Plan.

⁴ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

Financiële verantwoording

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

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

D10 Aviation/ASM – Landzijdige groenwerkzaamheden

Van: Kostenplaats 26410 ASM-AC-Infra Landside

Aan: Aviation kostenplaats 21515 AO&AP PPI Landside Process Management
Schiphol Commercial

Beschrijving doorbelasting

Doorbelasting aan Schiphol Commercial BV en aan OU Aviation / kostenplaats 21515 AO&AP PPI Landside Process Management voor de landzijdige groenwerkzaamheden.

Na doorbelasting D10 wordt de kostenplaats 26410 gealloceerd op basis van A5a (Gedeelde sleutel Landzijdige Infra).

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

4032000 Charged costs

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

De kosten van de werkzaamheden in het kader van het onderhoud aan de groenvoorziening worden als volgt verdeeld:

Er wordt door de maincontractor in samenspraak met de verantwoordelijk beheerder een telling gedaan betreffende het aantal plantsoenen, berken met berkenkruid, boombakken en bloemschalen op Schiphol. Hierbij wordt zowel het aantal als de locatie van deze actieven bepaald. Hierna wordt op basis van de locatie het actief toegewezen aan Schiphol Commercial dan wel aan AO&AP – Landside Process Management. Hierop wordt vervolgens de kostenverdeling tussen Schiphol Commercial en AO&AP – Landside Process Management gebaseerd. Deze telling wordt jaarlijks geactualiseerd en de stand per 30 juni in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode dient als basis voor de verdeelsleutel voor de onderhoudskosten van het eerste jaar van de tariefperiode.

Het onderhoud van het groen op en rond de parkeerterreinen wordt door de maincontractor direct gefactureerd aan Schiphol Commercial. De kosten komen derhalve niet terecht op kostenplaats 26410 en vallen buiten deze doorbelasting.

De doorbelasting betreft een nevenactiviteit. Het is namelijk een activiteit waarvan de aansturing vanuit de interne organisatie gering is. Derhalve is de kostprijs gebaseerd op de directe kosten van de uitbestede werkzaamheden aan de maincontractor. De kosten worden zonder opslag doorbelast, omdat de activiteit weinig tot geen inspanning van de organisatie vraagt.

Wijze en frequentie van meten

Vooraf overeengekomen werkzaamheden worden uitgevoerd en aan opdrachtgever afgemeld.

Consultatie

1. De kosten voor de geplande groenwerkzaamheden worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de externe partijen. Indien nog geen contracten zijn afgesloten voor alle jaren van de tariefperiode wordt het meest recent kalenderjaar (2 jaar ⁵voorafgaand

⁵ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

- aan de tariefperiode) als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).
2. De hoeveelheid groenwerkzaamheden wordt voor de jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van het door de afdeling ASM/AC/Infra opgestelde Meerjarig onderhoudsplan met bijbehorend kwaliteitsniveau. De basis voor de verdeelsleutel tussen Schiphol Commercial dan wel AO&AP – PPI Landside Process Management is de stand per 30 juni van het jaar voorafgaand aan de tariefperiode. Deze basis wordt aangepast met de verwachte oplevering van het aantal objecten van Schiphol Commercial en AO&AP – PPI Landside Process Management in de drie jaren van de tariefperiode. Voor Schiphol Commercial is deze gebaseerd op de gebouwenportefeuille (locatie Schiphol) zoals opgenomen in het Business plan. Voor AO&AP – PPI Landside Process Management is deze gebaseerd op de onderliggende details van het Aviation Development Plan.

Financiële verantwoording

De werkelijk door de maincontractor gefactureerde kosten per jaar van de tariefperiode worden door middel van de vooraf vastgestelde verdeelsleutel voor ieder individueel jaar in de tariefperiode in rekening gebracht bij Schiphol Commercial BV dan wel bij AO&AP – PPI Landside Process Management.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

D11 Aviation/AO&AP - Sneeuw- en gladheidsbestrijding

Van: Kostenplaats 21505 AO&AP/PPI/ Aircraft process management

Aan: Schiphol Commercial

Beschrijving doorbelasting

Doorbelasting aan Schiphol Commercial BV voor de sneeuw- en gladheidsbestrijding ten behoeve van de landzijdige terreinen c.q. infrastructuur.

Na doorbelasting D11 wordt de kostenplaats 21505 gealloceerd op basis van A1a (100% directe toewijzing aan PMC Aviation).

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

4032000 Charged costs

4032100 Miscellaneous

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

De sneeuw- en gladheidsbestrijding wordt uitgevoerd op basis van standaard routes. Deze routes worden toegewezen aan de afnemende OU's (op basis van tijdsbesteding per route) en vormen de basis voor de verdeling van de kosten.

De ingezette productiemiddelen worden beheerd door Fleetmanagement van de afdeling ASM/AC/Outside Fleetmanagement. In de doorbelasting worden de afschrijvingskosten en vermogenskosten van de ingezette productiemiddelen opgenomen.

Het tarief is gelijk aan de integrale kostprijs (uitbestedingen en materiaalkosten) plus een opslag voor overhead van de afdeling, van de BA en van Concern (op basis van toegerekende personeelskosten). Voor de bepaling van de opslag voor overhead wordt verwezen naar de inleiding van bijlage 3.

De kosten voor sneeuw en gladheidsbestrijding zijn grotendeels afhankelijk van de weersomstandigheden. Aan het einde van het boekjaar worden de werkelijke kosten verrekend met de voorgerecalculeerde kosten.

Wijze en frequentie van meten

De sneeuw en gladheidsbestrijding wordt uitgevoerd op basis van standaard routes. Deze routes worden toegewezen aan de afnemende OU's (op basis van tijdsbesteding per route) en vormen de basis voor de verdeling van de kosten. De kosten voor sneeuw en gladheidsbestrijding zijn grotendeels afhankelijk van de weersomstandigheden. De werkzaamheden zijn uitbesteed en betreffen voornamelijk personeelskosten en materialen (strooizout).

Consultatie

1. De kosten van de sneeuw- en gladheidsbestrijding worden vastgesteld op basis van de gemiddeld gewogen kosten van de 5 meest recent gerealiseerde kalenderjaren (2 tot en met 6 jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode). Gezien de grote afhankelijkheid van de weersomstandigheden op de kosten en daarmee de onvoorspelbaarheid van de ontwikkeling van de kosten, wordt een referentieperiode van 5 jaar gehanteerd. De gerealiseerde kosten worden gebaseerd op: de door de maincontractor in rekening gebrachte bedragen, ingezette productiemiddelen en opslag overhead (zie boven) van de

- meest 5 recent gerealiseerde kalenderjaar (2 tot en met 6 jaar voorafgaand⁶ aan het eerste jaar van de tariefperiode). Deze kosten worden voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).
2. De routes vormen de basis voor de verdeling van de kosten aan de afnemende OU's. Deze routes zijn standaard en wijzigen niet van jaar op jaar, derhalve kan worden volstaan met een vaste verdeling van de kosten voor de drie jaren van de tariefperiode.

Financiële verantwoording

Aan het einde van het kalenderjaar van ieder individueel jaar van de tariefperiode worden de werkelijke kosten in rekening gebracht bij de afnemende OU's op basis van de in consultatie overeengekomen vaste verhouding.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

⁶ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

D15 Aviation/SSE - Schipholpassen

Van: Kostenplaats 23110 SSE-SEC Security Center Control and Badge Center

Aan: Schiphol Commercial

Beschrijving doorbelasting

De afdeling Security is onder meer verantwoordelijk voor uitgifte van toegangspassen (Schipholpassen) en feitelijke toegangsverlening tot verschillende gebieden op het Schipholterrein. Dit is van belang voor de beperking van toegang tot de gebieden waar vanuit Europese of nationale regelgeving en bedrijfsbeleid toegangs- en/of beveiligingscontrole-maatregelen van kracht zijn.

Het luchthaventerrein is verdeeld in landzijde en luchtzijde. Aan landzijde zijn openbare (public) gebieden en bedrijfsbeveiligde (secured) gebieden ingericht. De openbare gebieden zijn noch beschermd noch bedrijfsbeveiligd (bijvoorbeeld Schiphol Plaza); hier zijn wel beveiligingsmaatregelen van kracht, maar iedereen heeft in principe toegang. Een Schipholpas is in dat gebied niet nodig.

Bedrijfsbeveiligd 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 (bijvoorbeeld personeelsparkeerterrein en het Schipholgebouw).

Aan luchtzijde zijn om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke gebieden (SRA en SRA-(CP)) ingericht, en gecontroleerde (controlled) gebieden; dit zijn beiden "beschermd gebied". Verwezen wordt naar het Hoofddocument paragraaf 5.3.3. voor een uitleg over SRA en SRA-(CP). Tot deze gebieden hebben alleen passagiers en medewerkers van organisaties die in dat beschermd gebied werkzaamheden verrichten toegang. Voorbeelden van deze gebieden zijn: de lounges, de pieren en het platform, en waarbij toegangs- en/ of beveiligingscontrole-maatregelen worden uitgevoerd. SRA/SRA-(CP) gebieden zijn verder onderverdeeld in deelgebieden, zoals de bagagekelder en het platform. Verschil tussen gecontroleerd gebied en SRA/SRA-(CP) is dat naast een toegangscontrole ook een beveiligingscontrole wordt uitgevoerd bij het betreden van SRA/SRA-(CP).

Deze doorbelasting aan de Schiphol Commercial 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 Schiphol Commercial.

Na doorbelasting D15 en D16 wordt de kostenplaats 23110 gealloceerd op basis van A3a (100% directe toewijzing aan PMC Security).

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

4032000 Charged costs

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

Er wordt onderscheid gemaakt tussen kosten gerelateerd aan toegangspassen en de uitgifte en beheer van autorisaties:

1. De kosten die gerelateerd zijn 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 gelijk. Het tarief is gelijk aan de integrale kostprijs (personeelskosten, materiaalkosten, afschrijvings- en vermogenskosten) plus een opslag voor overhead van de afdeling, van de BA en van Concern (op basis van toegerekende personeelskosten). Paskosten worden door Schiphol Commercial in rekening gebracht bij de werkgever van de pashouder (de concessionaris).
2. De kosten die gerelateerd zijn aan de uitgifte en het beheer van de autorisaties. Om te voorkomen dat er onnodig veel autorisaties worden gevraagd wordt per autorisatie een bedrag in rekening gebracht. Kosten voor autorisaties worden in rekening gebracht bij de gebiedsbeheerder.

Wijze en frequentie van meten:

Consultatie

1. De kostprijs per toegangspas en autorisatie wordt vastgesteld op basis van de gerealiseerde kosten gedeeld door het aantal uitgegeven toegangspassen en autorisaties. De gerealiseerde kosten worden gebaseerd op het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (twee⁷ jaar voorafgaand aan het eerste jaar van de tariefperiode) en berekend op de hierboven beschreven methode (zie bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten). Deze kostprijzen worden voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).
2. De hoeveelheid gerealiseerde toegangspassen en autorisaties van het meest recente gerealiseerde kalenderjaar (twee jaar voorafgaand aan het eerste jaar van de drie jaar tariefperiode) dient als basis. Deze basis wordt aangepast met de driver volumeontwikkeling van de concessie-inkomsten (exclusief Plaza; betreft openbaar gebied) in de drie jaren van de tariefperiode, zoals opgenomen in het Business Plan van de desbetreffende jaren van de Schiphol Commercial. Deze volumeontwikkeling heeft een direct verband met de inzet van het aantal medewerkers bij de concessionarissen.

Financiële verantwoording

In december van ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode wordt het aantal werkelijk uitgegeven toegangspassen en autorisaties met toegang tot beschermd gebied van concessionarissen vastgesteld. De doorbelasting betreft het werkelijk aantal vastgestelde toegangspassen en autorisaties vermenigvuldigd met de in consultatie vastgestelde kostprijs per product per individueel jaar van de tariefperiode.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

⁷ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

D16 Aviation/SSE - Autorisaties

Van: Kostenplaats 23110 SSE-SEC Security Control and Badge Center

Aan: Schiphol Commercial

Beschrijving doorbelasting

Doorbelasting aan Schiphol Commercial voor parkeerautorisaties. De parkeerplaatsen zijn toegankelijk door middel van een pas met autorisatie die door de afdeling Badge center (SSE/SO/BC Badge Centre) wordt geleverd. Voor een beschrijving van toegangsbeveiliging wordt verwezen naar D15 Schipholpassen. Na doorbelasting D16 en D15 SSE/Security, Schipholpassen wordt de kostenplaats 23110 gealloceerd op basis van A3a (100% directe toewijzing aan PMC Security).

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

4032000 Charged Costs

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

Parkeerautorisaties

De doorbelasting vindt plaats op basis van het aantal uitgegeven autorisaties * standaard tarief (personeelskosten, afschrijvingskosten, beheer en onderhoudskosten).

Doorgangen

Een doorgang is een passage mogelijkheid naar een specifiek gebied (bijvoorbeeld beveiligd of beschermd gebied). Het tarief is gebaseerd op de werkelijke kosten van de geplaatste doorgangen (inclusief afschrijvings- en vermogenskosten) plus een opslag voor overhead van de afdeling en van de BA.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

1. De kostprijs per parkeerautorisatie en doorgang wordt vastgesteld op basis van de gerealiseerde kosten gedeeld door het aantal uitgegeven parkeerautorisaties en geplaatste doorgangen. De gerealiseerde kosten worden gebaseerd op het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (twee⁸ jaar voorafgaand aan het eerste jaar van de tariefperiode) en berekend op de hierboven beschreven methode (zie bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten). Deze kostprijzen worden voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).
2. De hoeveelheid gerealiseerde parkeerautorisaties en geplaatste doorgangen van het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (twee jaar voorafgaand aan het eerste jaar van de drie jaar tariefperiode) dient als basis. De basis voor het aantal parkeerautorisaties wordt aangepast met de driver volumeontwikkeling van de concessie-inkomsten (inclusief Plaza) in de drie jaren van de tariefperiode, zoals opgenomen in het Business Plan van de desbetreffende jaren van de Schiphol Commercial. Deze volumeontwikkeling heeft een direct verband met de inzet van het aantal medewerkers bij de concessionarissen en daarmee samenhangende parkeerautorisaties. De basis voor het aantal

⁸ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

doorgangen wordt gelijk gehouden voor de drie jaren van de tariefperiode, omdat er geen driver beschikbaar is waarop de ontwikkeling van het aantal doorgangen gebaseerd kan worden.

Financiële verantwoording

In december van ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode wordt het aantal werkelijk uitgegeven parkeerautorisaties van concessionarissen met toegang tot parkeerterreinen en het aantal doorgangen vastgesteld. De doorbelasting betreft het werkelijk aantal vastgestelde parkeerautorisaties en doorgangen vermenigvuldigd met de in consultatie vastgestelde kostprijs per product per individueel jaar van de tariefperiode.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

D17a Aviation/SSE - Beveiligingskosten niet SRA-gebied

Van: Kostenplaats 23100 SSE- SEC Security Costs

Aan: Aviation (kostenplaats 27000 A-Aviation Other)
Schiphol Commercial

Beschrijving doorbelasting

Doorbelasting van de kosten voor beveiliging van het Terminalcomplex (alsmede parkeerterreinen, het Jan Dellaertplein, Schiphol Oost en SHG gebouw) die niet direct gerelateerd zijn aan de vigerende EU-wetgeving voor SRA-(CP) gebied aan de diverse OU's die gebruik maken van dit gebied (zie beschrijving bij D15). De afdeling contracteert en regisseert voor deze taak ingehuurde beveiligingsbedrijven. De kosten van de afdeling Security Operations Extern worden doorbelast aan de gebruikers van de gecontroleerde en de openbare gebieden, omdat de beveiliging van deze gebieden, naast security, ook een duidelijk bedrijfsbeveiliging doel dient, namelijk de bescherming en continuïteit van de bedrijfsvoering.

Na doorbelasting D17a, D26a 100% goederencontrole en D26b gebruik van personeels(security)filter door Non Aviation wordt de kostenplaats 23100 gealloceerd op basis van A3a (100% directe toewijzing aan PMC Security).

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

4000100 Security Agents

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

Voor de beveiliging van de Terminal is Verordening 300/2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart 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 gebiedsstatus, zie hiervoor D15 Schipholpassen.

Gebieden aan luchtzijde betreffen die gebieden waar beveiligingsmaatregelen van toepassing zijn die primair gericht zijn op bescherming van het vliegtuig (passagiers, bemanning en bagage) ook wel genaamd de SRA-(CP) gebieden. Deze gebieden aan luchtzijde betreffen: in het Terminalcomplex: lounges en pieren, bagagekelders en loskades. Buiten het Terminalcomplex: doorlaatposten, platformen, landingsterrein, brandweerposten en op Schiphol Oost de hangars en de GA-terminal. Gebieden aan landzijde betreffen die gebieden waar naast het securitydoel ook een duidelijk bedrijfsbeveiligingsdoel geldt, namelijk de bescherming en continuïteit van de bedrijfsvoering, ook wel genaamd de niet-SRA-(CP) gebieden. Deze gebieden aan landzijde betreffen: in het Terminalcomplex: aankomst- en vertrekhallen, Plaza. Buiten het Terminalcomplex: Jan Dellaertplein, Voorrijwegen, Transport- en Expeditiestraat en het SHG gebouw.

Uitgangspunt van de toerekening van kosten voor beveiliging is dat uitsluitend de kosten die gericht zijn op SRA-(CP) geheel ten laste van de PMC Security komen. De kosten van SRA-(CP) gebieden hebben betrekking op (ingehuurd) personeel (salarissen, bijkomende kosten, opleidingen, etc.) en apparatuur (zoals X-ray, security scans, handscanners, portofoons en camera's. etc.).

Aangezien de beveiliging van niet-SRA-(CP) 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:

1. Kosten voor specifieke maatregelen in het niet-SRA-(CP) gebied worden doorbelast aan de gebruiker van deze maatregelen. Zo worden (bijvoorbeeld de winkel beveiliging op Plaza en de surveillance op parkeerterreinen (waaronder ook het weren van dak- en thuislozen) doorbelast aan Schiphol Commercial. Dit betreft kosten voor toezichthoudend personeel. Dit toezichthoudende personeel voert surveillance werkzaamheden uit en daarnaast worden de surveillance werkzaamheden ondersteund door middel van het uitlezen van GMI camerabeelden in het Security Control Center (SCC). 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 gebudgetteerde aantal uren voor surveillance en het uitlezen van GMI camerabeelden in het SCC. Doordat er in 24-uurs diensten wordt gewerkt is er weinig tot geen afwijking van de werkelijke kosten ten opzichte van budget. Voor eventuele extra opdrachten worden de werkelijke kosten apart doorbelast. De kosten voor de GMI camera's die bij de beveiliging van publiek toegankelijke gebieden worden ingezet, alsmede het beheer hiervan en de kosten voor datacommunicatie zijn onderdeel van de Business Platform IT allocatiesleutel (A7h) en maken geen onderdeel uit van deze doorbelasting.
2. Kosten voor beveiliging van publiek toegankelijke gebieden (zoals bijvoorbeeld maatregelen gericht op criminaliteitsbestrijding, het uitlezen van GMI camerabeelden in het SCC, mobiele surveillance en nachtsluiting Plaza, Transportstraat, Aankomst- en Vertrekhallen) worden toegerekend op basis van de algemeen toegepaste Schiphol - addendum NEN 2580 m²-verdeling van het gehele Terminalgebouw. De gebruikers van het gehele Terminalcomplex profiteren mee van deze maatregelen en krijgen daarom middels deze toerekening ook de kosten toegerekend. Het betreft hier uitsluitend de uren van het ingezette personeel. De kosten voor de GMI camera's die bij de beveiliging van publiek toegankelijke gebieden worden ingezet, alsmede het beheer hiervan en de kosten voor datacommunicatie zijn onderdeel van de Business Platform IT allocatiesleutel (A7h) en maken geen onderdeel uit van deze doorbelasting.
3. De kosten welke op basis van de m² verdeling worden toegerekend aan de PMC Aviation (volgens 2^o punt hierboven), worden op grond van de Wet luchtvaart toegerekend aan de PMC Security (beveiligingsactiviteiten).

De doorbelasting bestaat uit de integrale kostprijs die is opgebouwd uit directe kosten (inhuur van manuren) plus een opslag voor de indirecte kosten (overhead). Er is geen sprake van inzet van activa. De overhead bestaat uit een toerekening van de personeelskosten binnen de afdeling Security Policy op basis van fte's die werk verrichten voor deze activiteiten plus overheadkosten van de BA. De overheadkosten worden toegerekend op basis van de omvang van de reeds toegerekende kosten.

De overhead van de afdeling Security Policy wordt op basis van een tijdinschatting bepaald. Indien een persoon dedicated werkt aan de betreffende processen, wordt 100% van de personeelskosten van die persoon in de overhead meegenomen.

Op basis van nacalculatie wordt een extra 'correctie' doorbelasting geboekt voor het verschil tussen de werkelijke en de gebudgetteerde kosten. Deze correctie wordt geboekt direct na afloop van het boekjaar.

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.

Consultatie

1. De kosten voor de maatregelen zoals beschreven bij de bedrijfseconomische grondslag (1 en 2) worden vastgesteld op basis van het aantal uren vermenigvuldigd met het uurtarief van de beveiliging inclusief een opslag voor overhead. De directe kosten voor jaar 1, 2 en 3 worden aangepast met als basis het

- uurtarief van het beveiligingsbedrijf. Het uurtarief wordt jaarlijks per 1 januari verhoogd met 2,5% voor de duur van de Raamovereenkomst. In het geval de CPI (consumenten prijs index) in enig jaar een hogere indexering kent – dat wil zeggen: hoger dan 2,5% - wordt de CPI gehanteerd. Voor de CPI geldt een referentieperiode van 1 oktober tot en met 30 september van het voorafgaande jaar. De kosten voor specifieke maatregelen in het niet-SRA-(CP) gebied worden volledig doorbelast aan Schiphol Commercial. De kosten voor beveiligingsmaatregelen in niet-SRA-(CP) gebied worden doorbelast op basis van het m2 gebruik van de Terminal naar de desbetreffende gebruikers.
2. Het aantal uren surveillance voor specifieke maatregelen in het niet-SRA-(CP) gebied voor de jaren 1, 2 en 3 van de tariefperiode worden vastgesteld op basis van gesprekken met de afnemende afdeling en rekening houdend met het gewenste serviceniveau en ontwikkelingen in het niet SRA-(CP) gebied. Het aantal uren camerabewaking voor specifieke maatregelen in het niet-SRA-(CP) gebied wordt voor de duur van het Toerekeningsstelsel constant gehouden gezien het vaste aantal camera's. Het aantal uren t.b.v. algemene maatregelen, namelijk uren surveillance en het aantal uren voor het uitlezen van camerabeelden in het SCC in niet-SRA-(CP) gebied en het aantal uren voor beveiliging van publiek toegankelijke gebieden worden voor de jaren 1, 2 en 3 van de tariefperiode vastgesteld op basis van ontwikkelingen in het aantal m2 in de Terminal. Verwezen wordt naar D18 Gebruik Terminal.

Financiële verantwoording

De werkelijke kosten voor ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode voor surveillance en camerabewaking worden doorbelast inclusief eventuele extra opdrachten.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

D17b Aviation/SSE - Bedrijfsrecherche

Van: Kostenplaats 23200 SSE – Company Security and Security Compliance

Aan: Staven

Beschrijving doorbelasting

Doorbelasting van de kosten voor (corporate) bedrijfsrecherche. Deze medewerkers werken aan projecten die voor de gehele Schiphol Group zijn. De kosten worden doorbelast naar de Staven en vervolgens worden deze kosten met de Staven A5 sleutel naar de diverse PMC's gealloceerd.

Na doorbelasting D17b wordt de kostenplaats 23200 gealloceerd op basis van A7d (gedeelde sleutels o.b.v. PMC Aviation en PMC Security).

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

4032000 Charged Costs

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

De doorbelasting is gebaseerd op de integrale kostprijs, derhalve worden de werkelijke salariskosten (inclusief sociale lasten) verhoogd met de opslagen voor overhead.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

1. De kosten die verband houden met de uitoefening van de bedrijfsrecherche functie bestaan uit personeelskosten (verhoogd met opslagen voor overhead) en overige externe kosten. De personeelskosten voor de jaren 1, 2 en 3 van de tariefperiode worden aangepast voor Cao-ontwikkelingen en de sociale lasten. Deze aanpassingen worden op Schiphol Group niveau vastgesteld op basis van lopende Cao-afspraken en kaders van de Directie Schiphol met betrekking tot de loonontwikkeling. Voor de aanpassingen in de sociale lasten worden de verwachte premieontwikkelingen bij desbetreffende instanties opgevraagd (zoals Pensioenfondsen). De overige externe kosten worden gebaseerd op het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (twee⁹ jaar voorafgaand aan het eerste jaar van de tariefperiode). Deze kosten worden voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).
2. De inzet van het aantal medewerkers bedrijfsrecherche wordt in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode (tijdens het Tactisch Planproces) vastgesteld door de Directeur SSE op basis van de kaders en normen afgegeven door de Directie Schiphol voor ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode.

Financiële verantwoording

100% doorbelasting van de werkelijke kosten. De werkelijke kosten worden geadmineistreerd in de salarisadministratie (salariskosten en sociale lasten) en grootboek (overige externe kosten).

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

⁹ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

D18 Aviation/ASM - Gebruik terminal

Van:	Kostenplaats 26300	ASM/AC/Inside Management
	Kostenplaats 26305	ASM/AC/Inside Terminal Overall
	Kostenplaats 26310	ASM/AC/Inside Terminal A
	Kostenplaats 26315	ASM/AC/ Inside Terminal B
	Kostenplaats 26200	ASM/AC/Passenger Facilities Management
	Kostenplaats 26205	ASM/AC/Passenger Facilities Services

Aan:	Aviation (kostenplaats 23115 SSE/SEC/Security Policy)
	Schiphol Commercial BV

Beschrijving doorbelasting

Doorbelasting voor het gebruik van het Terminalcomplex aan de PMC's anders dan PMC Aviation. Het Terminalcomplex is één gebouw met als primair doel het faciliteren van 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 & Mobility Services
- PMC Media
- PMC Premium Services

Binnen de OU Aviation genereert de afdeling ASM/Asset Continuity diverse kosten voor beheer en instandhouding, zoals onderhoud, schoonmaken, energie, personeel, WOZ-belasting, afvalinzameling en fecaliënstort, die naar de gebruikers van de Terminal worden doorbelast op basis van gebruik. 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.

Na doorbelasting D18 worden de kostenplaatsen 26200, 26205, 26300, 26305, 26310, 26315 gealloceerd op basis van A2a (100% directe toewijzing aan PMC Aviation voor het gebruik van de terminal).

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

4032000 Charged Costs

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 gebruik van het vloeroppervlak van het Terminalcomplex wordt allereerst het toe te rekenen oppervlak van het terminalcomplex (per gebouwdeel en per verdieping) vastgesteld. De maatstaf die hiervoor gehanteerd wordt is het verhuurbare vloeroppervlak (vvo). Voor de vaststelling van het vvo wordt door RSG vanaf 2010 de NEN 2580:2007, correctieblad NEN 2580/C1:2008 en het Schiphol - addendum NEN 2580 toegepast. In het Schiphol - addendum NEN 2580 zijn de uitzonderingen en specifieke toepassingen op de luchthaventerminal Schiphol van de NEN 2580:2007 en correctieblad NEN 2580/C1:2008 vastgelegd.

NEN 2580 is een in de Nederlandse vastgoedwereld gecertificeerde normering. Het bevat termen, definities en bepalingmethoden voor oppervlakten van terreinen die bestemd zijn voor gebouwen en voor vloeroppervlakten en inhouden van gebouwen of delen ervan.

RSG past de bovengenoemde normering toe, met het oog op vergroting van consistentie en controleerbaarheid van het bemeten van de ruimten in de Terminal en aanverwante gebouwen. De toepassing hiervan wordt door een externe partij (bijvoorbeeld Bureau Bouwcoördinatie Nederland (BBN)) geaudit en er wordt jaarlijks een meetcertificaat afgegeven.

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

Bij de bepaling van het vloeroppervlak dat aan PMC's kan worden gealloceerd wordt niet meegerekend:

- Een ruimte die dient voor het onderbrengen of bedienen van gebouwinstallaties
- Een trappenhuis, met inachtneming van de een-op-een regel. De een-op-een regel is de regel dat van een gang die uitsluitend leidt naar een technische ruimte, dan wel naar een nooddeur de m² als gebouwgebonden worden beschouwd. In dat geval wordt de ruimte gealloceerd aan de PMC gebouwgebonden (en volgt daarmee de toerekening van de technische ruimte en de nooddeur).
- Een voorziening voor verticaal verkeer, trappgat of liftschacht; toegangssluizen naar trappenhuis indien de sluis uitsluitend toegang biedt tot het trappenhuis
- Een schalmgat of vide, indien de oppervlakte daarvan groter is dan of gelijk is aan 4,0m²
- De oppervlakte van delen van vloeren waarboven de netto-hoogte kleiner is dan 1,5m
- Een vrijstaande bouwconstructie en een leidingschacht indien de horizontale doorsnede daarvan bij schuine kolommen, inclusief het gedeelte van de ruimte daaronder dat lager is dan 1,5m, groter is dan of gelijk is aan 0,5m²
- Een dragende binnenwand

Een ruimte voor horizontaal verkeer indien deze uitsluitend dient voor het bereiken van een installatieruimte of een nooduitgang, waarbij de een-op-een regel wordt toegepast. Bij het bepalen van het verhuurbare oppervlak geldt:

- Binnenwand (niet-dragend) gemeten tot aan het hart van de wand
- Binnenwand (dragend) gemeten tot aan de wand
- Buitenwand/ gevelconstructie (dragend) gemeten tot aan de wand/constructie

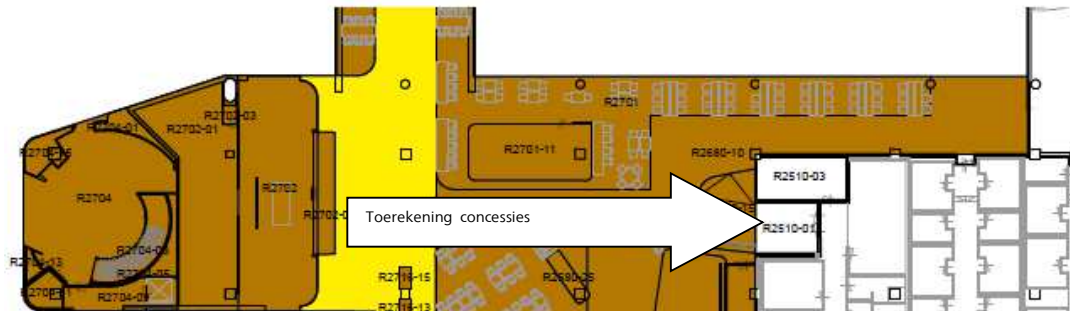
Specifieke uitgangspunten van het Schiphol - addendum NEN 2580:

- Schiphol heeft de volgende interpretatie van de glaslijncorrectie: in het geval van een raamopening (met een vensterbank) wordt er gemeten tot aan het glas op 1,5 meter hoogte. Als het glas echter tot aan de grond reikt, dan wel op minder dan 25 centimeter hoogte begint, beschouwt Schiphol dit als een buitengevel en wordt deze volledig uitgesloten van de v.v.o. Omdat dit een constructie is die zich in de buitengevel bevindt en die niet aan de gebruiker kan worden toegerekend, is het volgens Schiphol vanuit bedrijfseconomisch oogpunt niet wenselijk om het kozijn te verhuren. In dit geval wordt dan het vloeroppervlak gemeten tot de rand van de buitengevel en niet het glas.
- De ruimte voor het parkeren van motorvoertuigen binnen het terminalgebouw wordt wel tot de verhuurbare oppervlakte gerekend
- Schiphol beschouwt SER-ruimten als gebouw gebonden installatieruimten. SER-ruimten zijn 'satellite equipment rooms' en worden gebruikt voor het ontsluiten van datacommunicatie
- Uittrolbare winkels worden toegerekend in de uitgerolde toestand.
- Voor reclameobjecten op een smalle voet, wordt het m2 gebruik gemeten op 1,5m hoogte.

Na vaststelling van het verhuurbare oppervlak per gebouwdeel, op basis van de NEN 2580 en het Schiphol - addendum NEN 2580, 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 NEN 2580 en Schiphol - addendum 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 feitelijk gebruik.
- Uittrolbare winkels worden toegerekend in de uitgerolde toestand.
- Aan etalages, open winkelpuien, balies, telefooncellen, brievenbussen en automaten wordt één extra strekkende meter vloeroppervlak toegerekend over de gehele breedte. Dit geldt ook voor uittrolbare winkels. Bij gesloten puien, dat wil zeggen blinde wanden, geldt deze regel niet. De extra meter vertegenwoordigt de etalagefunctie (winkelen publiek wat de etalage bekijkt) of wachtrijen voor een balie/automaat. Mocht deze extra meter geclaimd zijn door Operations als minimaal benodigde flowbreedte, dan moet deze wel vrij worden gehouden van uitstalling, maar blijft de etalagefunctie intact en zal daarom nog steeds een strekkende meter doorbelast worden.
- Indien wanden, kolommen, of andere objecten worden voorzien van een reclame-uiting met aanrijbeveiliging of in de vorm van een uitstekend beeldscherm, dan worden de m2 op een hoogte van 1,5m. ingemeten en gealloceerd aan PMC Media. Op zichzelf staande reclameobjecten worden ook ingemeten op 1,5m. hoogte en gealloceerd aan PMC Media. Verder wordt een strekkende meter toegevoegd aan de reclameobjecten.
- 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 Toerekeningssysteem (zie bijlage 7 Forfaitaire vaststelling m2 correcties Terminalcomplex).
- Passagierstoiletten in Terminal 1, 2 en 3 op de begane grond en de verdiepingen daarboven worden voor 50% toegerekend aan PMC Aviation en voor 50% toegerekend aan PMC Concessies. Op deze verdiepingen bevinden zich de aankomst- en vertrekhallen en publieke lounges.
- De toiletten op pieren (inclusief overlagingen) worden toegerekend aan de PMC Aviation.

- 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.
- "Restruimten", dat wil zeggen ruimten die door de plaatsing van een bepaald object (bijvoorbeeld een kraam, zitgebied of telefooncel) logischerwijs niet toegankelijk zijn en hierdoor niet functioneel zijn, worden aan de functie toegewezen, welke de ontoegankelijkheid veroorzaakt. "Loopruimten" en andere ruimten om gebouw gebonden ruimten (bijvoorbeeld ruimte om, voor en onder een trap) worden toegerekend aan de gebruiker van de omliggende hoofdruimte. Dit wordt niet gedefinieerd als restruimte omdat de ruimte niet ontoegankelijk is. Deze loopruimte in flowgebied wordt derhalve toegerekend aan PMC Aviation en loopruimte in winkelgebied aan PMC Concessies.
- Indien een gang kan worden opgedeeld in sub-gangen met verschillende hoofdgebruikers dient dit alleen te gebeuren mits wordt voldaan aan de volgende eisen. Er moet een duidelijke scheidingslijn kunnen worden getrokken d.m.v. virtueel doortrekken van fysieke ruimtescheidingsconstructies zoals wanden (maar ook tafeltjes aangezien die vaak zitgebieden afbakenen) EN er moet kunnen worden aangetoond dat de hoofdgebruiker een andere PMC is. Per sub-gang wordt de PMC vervolgens gealloceerd aan de hoofdgebruiker. Hieronder wordt door middel van een tekening weergegeven dat de subgang (die aftakt van de hoofdgang) en die uitsluitend naar het concessiegebied binnen Commercial leidt wordt toegerekend aan PMC Concessies.



- 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 als enig doel 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. Jaarlijks wordt door de Schiphol afdeling Customer Insights tellingen gedaan van het aantal gebruikers van Plaza en met welk doel ze daar verblijven. De uitkomsten van dit onderzoek (Plaza Profiel en Gedrag onderzoek) vormen de basis voor de correctie 'centrale driehoek Plaza'. Deze centrale driehoek wordt in het Schipholsysteem aanvankelijk toegerekend aan Aviation. Vervolgens wordt deze toerekening deels gecorrigeerd (van Aviation naar Non-Aviation). Deze correctie is voor het gebruik door andere dan Aviation gebruikers van de centrale driehoek Plaza. Alle hierboven weergegeven gebruikersgroepen worden gecategoriseerd aan Aviation of aan Non-Aviation. Het aandeel luchtvaart gebonden personeel en het aandeel niet-luchtvaart gebonden personeel worden in het Plaza Profiel en Gedrag onderzoek niet verbijzonderd. In het Plaza Profiel en Gedrag onderzoek worden Schiphol werkers als een extra categorie vermeld. De verbijzondering van deze categorie SPL-werkers vindt plaats op basis van het meest recente Overzicht onderzoek 'Actualisatie economische betekenis Schiphol'. Dit onderzoek (van oktober 2019) is uitgevoerd door een externe partij: Decisio. In het onderzoek wordt een aantal categorieën SPL-werkers geïdentificeerd. Het aandeel luchtvaart gebonden versus niet-luchtvaart gebonden personeel komt als volgt tot stand: personeel werkzaam bij luchtverkeersleiding, luchtvaartmaatschappijen, grondafhandeling, beveiligingsdiensten, douane, immigratie en overige overheidsdiensten wordt toegerekend aan luchtvaart gebonden personeel. Het personeel van de luchthaven wordt toegerekend op basis van de verhouding ontleend aan het Werkgelegenheidsonderzoek (oktober 2012) waarbij 65%

aan luchtvaart gebonden personeel en 35% aan niet-luchtvaart gebonden personeel wordt toegerekend. Ten slotte wordt de categorie 'overig' 50% toegerekend aan luchtvaart gebonden personeel en 50% toegerekend aan niet-luchtvaart gebonden personeel. De basis voor de Plaza Profiel- en gedrag rapportage wordt gevormd door de Plazamonitor. De Plazamonitor kent 6 metingen per jaar. Per keer worden de metingen over 5 dagen gespreid. Er wordt bij elke meting op dezelfde dagen en tijden gemeten (waarbij de tijden over de dag verspreid zijn, zodat een representatief beeld wordt verkregen van de passanten op Plaza). Alleen bezoekers die Schiphol Plaza verlaten worden aangesproken. Derhalve wordt bij de uitgangen van Plaza geïnterviewd: het betreft de uitgangen naar het J. Dellaert plein, de uitgang naar parkeergarage P1, de NS-perrons en de opgangen naar de vertrekhallen. Bij de opgangen naar de vertrekhallen worden alleen vertrekkende passagiers geïnterviewd, aangezien dit voor hen de plaats is waar zij Schiphol Plaza verlaten. Wegbrengers kunnen ook op deze locatie aangetroffen worden maar vallen op dat moment in de categorie "buiten doelgroep" omdat zij later terugkomen om Plaza vervolgens definitief te verlaten via de uitgangen naar de parkeergarages, J. Dellaertplein of NS-station. Aan elke 3e passant wordt gevraagd in welke doelgroep de passant valt (Schiphol medewerker, recreant, afhaler, wegbrenger, etc.) zonder dat vooraf medewerking wordt gevraagd voor het gehele onderzoek. Na het beantwoorden van deze vraag wordt vervolgens medewerking aan het volledige onderzoek gevraagd. Voor de Plaza Profiel- en Gedrag rapportage is alleen de eerste vraag uit de vragenlijst van belang. De overige vragen brengen systematisch de kwaliteitsperceptie van Schiphol Plaza in kaart van de verschillende doelgroepen, maar zijn in dit kader niet van belang. Het onderzoek wordt elk jaar, en voor elke meting volgens dezelfde systematiek uitgevoerd. De definitie van niet-luchtvaart gebonden passanten is als volgt: dit betreft de totale categorieën ov-reizigers, recreanten en overige passanten alsmede een deel van de medewerkers die op de locatie Schiphol werkzaam zijn (waaronder ook, bijvoorbeeld medewerkers van Security bedrijven) in de niet-luchtvaart gebonden activiteiten.

Voor de correctie van de 'centrale driehoek Plaza' geldt het volgende: Voor jaar 1 van de drie jaar tariefsperiode worden de werkelijke Customer Insights tellingen gebruikt van het meest recent beschikbare kalenderjaar op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan het eerste tariefjaar. Voor jaar 2 en 3 zijn geen prognoses beschikbaar van de ontwikkelingen van het toekomstig gedrag van de Plaza bezoeker. Daarnaast zijn geen drivers beschikbaar die de ontwikkelingen van het toekomstig gedrag van de Plaza bezoeker kunnen voorspellen (bijvoorbeeld verkeer en vervoer ontwikkeling geeft geen inzicht in het gedrag van de Non-Aviation Plaza bezoeker). Daarom wordt voor jaar 2 en 3 van de drie jaar tariefsperiode het gemiddelde van de Customer Insights tellingen gebruikt van de drie recent beschikbare kalenderjaren op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan het eerste tariefjaar.

- De expeditie- en transportstraat worden gebruikt door voertuigen voor enerzijds het bereiken van de Rental Terminal magazijnen, gelegen aan- of in de directe nabijheid van de expeditie- en transportstraat, en anderzijds als aanrijroute voor het bereiken van de goederenfilters. Bij de goederenfilters worden alle luchthaven benodigdheden gecontroleerd alvorens ze worden toegelaten tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones genaamd 'Security Restricted Area Critical Part' (SRA-CP). Het gebruik van de expeditie- en transportstraat wordt vastgesteld bij het betreden van de expeditie- en transportstraat. Per straat vindt tweemaal per jaar gedurende een gehele dag een telling plaats. Uitkomsten van deze twee tellingen zijn representatief voor het gebruik gedurende het jaar. Deze tellingen vinden plaats bij de ingang van beide straten waarbij per straat apart wordt geteld. De chauffeur van het voertuig wordt gevraagd naar het doel van het bezoek, alsmede naar de aard van de lading. Alle passages wegen even zwaar in de telling, ongeacht grootte van het voertuig. De uitkomsten van de tellingen worden als volgt toegerekend:
 - Passages transport- en expeditiestraat voor het bereiken van de magazijnen gelegen aan of in de directe nabijheid van de expeditie- en transportstraat worden toegerekend aan Rental Terminal.
 - Passages transport- en expeditiestraat voor het bereiken van de goederenfilters worden als volgt toegerekend: indien de passage plaatsvindt voor de aanlevering aan winkels, horeca etc.

dan wordt de passage toegerekend aan de PMC Concessies. Indien de passage plaatsvindt voor het bevoorraden van Rental Terminal ruimten in de Terminal (en niet betreffende de magazijnen zoals hierboven vermeld) vindt toerekening plaats aan de PMC Rental Terminal. Het overige deel van de passages is niet specifiek voor de bevoorrading van concessionarissen en huurders, maar is noodzakelijk voor het beheer van het gebouw (voor onderhoudswerkzaamheden, bouwprojecten etc.). Deze passages worden toegerekend aan alle gebruikers van het Terminalcomplex. Hiervoor wordt de algemene terminal sleutel gehanteerd (van het eerste jaar van de drie jaar tariefperiode). Deze sleutel wordt voor de berekening van de correctie van de transport- en expeditiestraat voor jaar 2 en 3 gelijk gehouden.

De uitkomsten van dit onderzoek (passages tellingen) vormen de basis voor de correctie 'expeditie- en transportstraat'. Deze straten worden in het Schipholsysteem toegerekend aan Non-Aviation. Vervolgens wordt deze toerekening deels gecorrigeerd (van Non- Aviation naar Aviation toe). Deze correctie is voor het gebruik door andere dan Non- Aviation gebruikers van de expeditie- en transportstraat.

Voor de correctie van de 'expeditie- en transportstraat' geldt het volgende:

Voor jaar 1 van de drie jaar tariefperiode worden de werkelijke passages tellingen gebruikt van het meest recent beschikbare kalenderjaar op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan het eerste tariefjaar. Voor jaar 2 en 3 zijn geen prognoses beschikbaar van de ontwikkelingen van de toekomstig gebruik van de 'expeditie- en transportstraat'. Daarnaast zijn geen drivers beschikbaar die de ontwikkelingen van het toekomstig gebruik van de 'expeditie- en transportstraat' kunnen voorspellen (bijvoorbeeld verkeer en vervoer ontwikkeling geeft geen inzicht in de verhouding van het gebruik van de 'expeditie- en transportstraat'). Daarom wordt voor jaar 2 en 3 van de drie jaar tariefperiode het gemiddelde van de passages gebruikt van de drie recent beschikbare kalenderjaren op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan het eerste tariefjaar.

- Ruimten welke zijn gereserveerd voor permanent gebruik van Non-Aviation worden toegerekend aan Non-Aviation.
- De term lounges wordt gebruikt voor twee soorten van verblijfsgebieden op Schiphol. Het verblijfsgebied achter securitycheck dan wel paspoortcontrole (niet commercieel en toegerekend aan de PMC Aviation onder aftrek van het gebruik door Non-Aviation voor bijvoorbeeld winkels en horeca). Daarnaast bestaan er specifieke airlines lounges die commercieel zijn verhuurd en worden toegerekend aan de PMC Rental Terminal. De toegang en het gebruik van deze commercieel verhuurde ruimten vallen in principe niet onder de zeggenschap van Schiphol.
- De ruimten onder de pieren (begane grond) worden veelal verhuurd aan luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren, schoonmaakbedrijven etc. Dit zijn de kantoren en bedrijfsruimten die de luchtvaartmaatschappijen nodig hebben voor het primaire operationele proces van het afhandelen van passagiers en hun bagage. Deze ruimten zijn verschillend benaderbaar. Er zijn ruimten die vanaf de terminal (binnenuit) kunnen worden bereikt, dan wel vanaf randwegen en platformen (buitenaf), dan wel van beide kanten benaderbaar. Deze ruimten onder de pieren worden niet toegerekend aan Luchtvaartactiviteiten
- Ov-chippalen staan in clusters van twee opgesteld. De ov-chippalen staan elk op een kleine grondplaat. De oppervlakte van de twee grondplaten, alsmede de tussenliggende restruimte (die even groot is als 1 grondplaat), wordt zonder m2 voor wachtruimte toegerekend aan Non-Aviation. Men passeert de ov-paal zonder te stoppen, derhalve wordt geen wachtruimte toegerekend. De NS-kaartautomaten staan in clusters van vier opgesteld. Hier wordt per kaartautomaat een meter wachtruimte toegerekend. De oppervlakten van de clusters van 4 kaartautomaten alsmede de toegerekende wachtruimte vóór de clusters worden toegerekend aan Non-Aviation.

Voor jaar 1 van de drie jaar tariefperiode is de peildatum 1 juli voorafgaand aan het eerste tariefjaar. Op deze peildatum wordt de sleutel voor jaar 2 en 3 op de volgende wijze bepaald: de sleutel voor jaar 1 wordt als basis genomen. Om tot een zo nauwkeurig mogelijke bepaling van de sleutel voor jaar 2 en jaar 3 te komen worden op

basis van de geplande oplevering van projecten in de terminal (ontleend aan het meest recente Aviation Development Plan per 1 juli) extracomptabel aanpassingen gedaan op de vierkante meters van jaar 1 per gebouwdeel/verdieping.

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).

Grondslag voor toerekening van Overhead Concern en ICT/Huisvesting bestaat uit twee delen:

1. Directe terminal gerelateerde fte's, waarvan de personeelskosten ook doorbelast worden door middels van de D18 doorbelasting
2. Het aantal fte's waarop de A9c sleutel van toepassing is vermenigvuldigd met het aandeel kosten met betrekking tot de terminal in de berekening van de A9c sleutel. Dit wordt in de volgende stappen berekend:
 - Stap 1: Bepalen verhouding van de kosten van de uitvoerende afdeling Passenger Facilities (PF) ten opzichte van de kosten alle uitvoerende afdelingen ASM (Passenger Facilities, Outside en Energy Infra).
 - Stap 2: Bepalen van totale personeelskosten en totaalaantal fte's van de kostenplaatsen die via A9c worden gealloceerd (zijnde indirecte fte's).
 - Stap 3: Door het vermenigvuldigen van stap 1 en 2 worden de personeelskosten en aantal fte's berekend die toegerekend kunnen worden aan de werkzaamheden voor Passenger Facilities.
 - Stap 4: De hoogte van deze personeelskosten is de basis voor het berekenen van de opslag voor concern overhead. Het aantal fte's (uit stap 2) is de basis voor het berekenen van de opslag voor ICT en huisvestingskosten. Deze opslagen worden extra meegenomen in de doorbelasting D18.

Dit betekent dat alle kosten in aanmerking worden genomen van de kostenplaatsen zoals genoemd bij Allocatiesleutel A2 (geheel Terminal). De opbrengst van de doorbelasting wordt geboekt op kostenplaats 26100. Afschrijvings- en vermogenskosten van het Terminalcomplex zijn niet opgenomen in deze doorbelasting. Deze kosten worden door middel van 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 toerekeningsprincipes 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. Aan de schoonmaakactiviteiten liggen contracten ten grondslag. 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 ruimten 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. Aan de onderhoudsactiviteiten liggen contracten ten grondslag. 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 aan assets waarbij ASM/Asset Continuity geen assetowner is. Deze kosten worden maandelijks doorbelast. Tenslotte voert de afdeling werkzaamheden uit ten behoeve van

bijvoorbeeld liften in parkeergarages. De werkelijke kosten voor deze werkzaamheden worden op basis van contractuele afspraken doorbelast aan Schiphol Commercial.

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

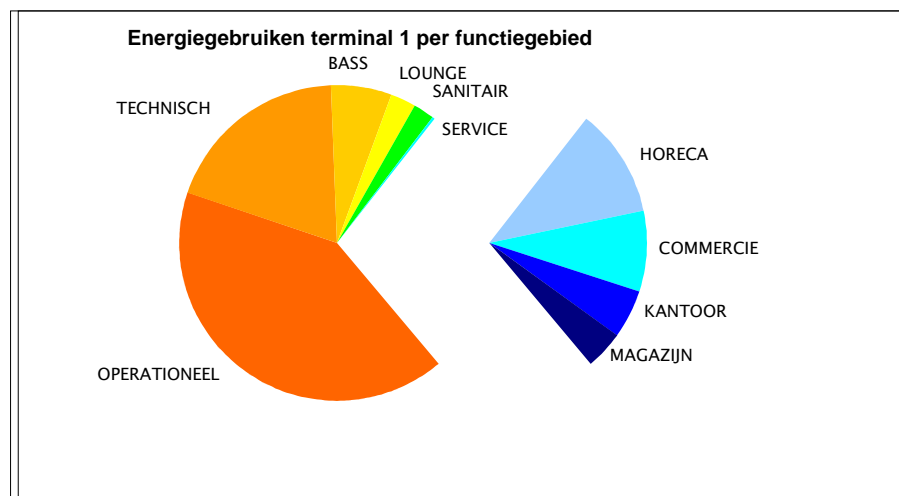
Kosten worden per gebouwdeel toegerekend aan de feitelijke 'gebruiker' van de energievoorziening. De werkelijke kosten van energieverbruik en transport per gebouwdeel worden in twee stappen toegerekend aan de PMC's:

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 Meerjarenaafspraken (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 deels plaats op basis van metingen en deels op basis van berekeningen. Voor de wijze en frequentie van meten van energiehoeveelheden wordt verwezen naar tabel 4 van D7 OU Aviation UT. De combinatie van metingen en berekeningen bestaat uit de volgende elementen:

- EAN meters die op diverse locaties in de Terminal zijn gebracht, deze 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 Meerjarenaafspraken van Schiphol met de Overheid. Hiervoor is op gebouwniveau het specifieke energieverbruik vastgesteld op basis van metingen en zijn vervolgens de specifieke energieverbruiken berekend voor de verschillende functiegebieden (gebouwenenergie, inclusief procesenergie). Het energieverbruik wordt op basis van de bedrijfstijden en andere huurder- en bouwparameters in het betreffende functiegebied vastgesteld. De uitkomsten worden geïkt aan de hand van de beschikbare metingen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in specifieke energie voor klimaat, verlichting, procesmiddelen en systemen.

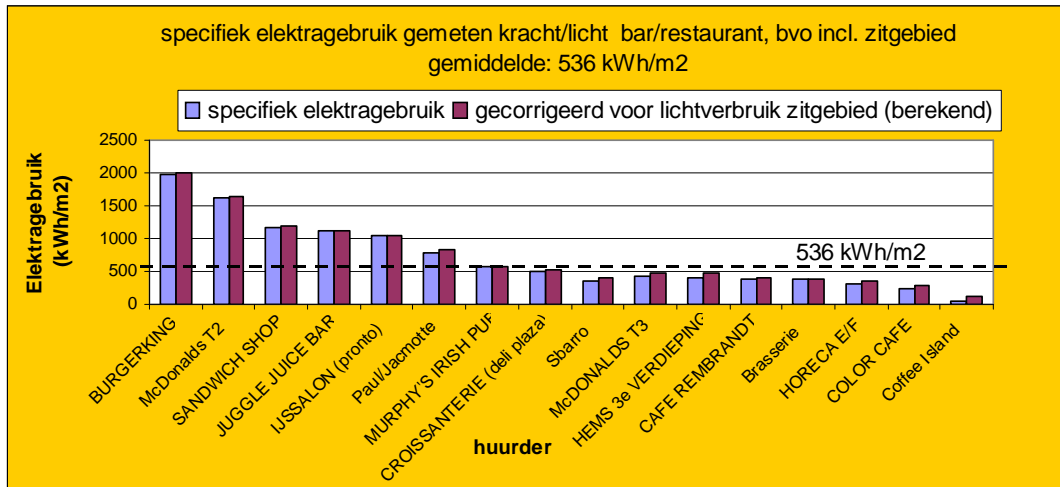
Onderstaand 'ter illustratie een voorbeeld voor terminal 1: De grafiek geeft aan hoe het totale energiegebruik in terminal 1 is verdeeld over de verschillen de functiegebieden.



- 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 ter illustratie 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, waarna het energieverbruik per PMC kan worden vastgesteld. In sommige gevallen is een functiegebied duidelijk één PMC, in andere gevallen betreft het meerdere PMC's. Dit wordt hieronder in voorbeelden nader 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.

Fictief voorbeeld voor vertaling functiegebieden in PMC's:

Kosten voor levering en transport van water:

De kosten per gebouwdeel worden toegerekend op basis van de m²-verdeling per gebouwdeel van de terminal, na eliminatie van de PMC's die geen water gebruiken (Security, Parking, Premium Services en Media).

Overige personeelskosten en overige kosten:

De kosten worden toegerekend op basis van de m²-verdeling van het gehele Terminalgebouw. Er is dus sprake van gelijke kosten per m² voor de hele terminal, onafhankelijk van de activiteit waarvoor deze m² gebruikt wordt. De kosten voor zuivering en rioolrecht worden verdeeld op basis van de watersleutel.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

1. De kosten van het beheer van de terminal (zoals hierboven beschreven) inzake schoonmaak, onderhoud, afval en energie (inclusief water) worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de externe partijen. Indien nog geen contracten zijn afgesloten voor alle jaren van de tariefperiode wordt het meest recent kalenderjaar (2 jaar¹⁰ voorafgaand aan de tariefperiode) als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode). De inkoopkosten van energie (gas en elektra) worden voor de drie jaren van de tariefperiode voor de interne klant Aviation vastgesteld op de wijze als beschreven bij D7 OU Aviation - UT Utilities, utiliteitsdiensten.

De gemeentelijke heffingen worden vastgesteld op basis van de gerealiseerde kosten van een meest recent gerealiseerde kalenderjaar (2 jaar voorafgaand aan de tariefperiode) en worden voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast op basis van de inschatting van de interne belastingspecialist op dit gebied, die rekening houdt met de ervaringscijfers uit het verleden. De overige kosten worden vastgesteld op basis van de gerealiseerde kosten van een meest recent gerealiseerde kalenderjaar (2 jaar voorafgaand aan de tariefperiode) en worden voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode). De doorbelasting vindt plaats inclusief de opslag voor overhead (personeelskosten). De overhead wordt bepaald zoals beschreven onder de component prijs. De personeelskosten voor de jaren 1, 2 en 3 van de tariefperiode worden aangepast voor Cao-ontwikkelingen en de sociale lasten. Deze aanpassingen worden op Schiphol Group niveau vastgesteld op basis van lopende Cao-afspraken en kaders van de Directie Schiphol met betrekking tot de loonontwikkeling. Voor de aanpassingen in de sociale lasten worden de verwachte premieontwikkelingen bij desbetreffende instanties opgevraagd (zoals Pensioenfonds).

2. De hoeveelheden worden op basis van m2 bestand per 1 juli voorgaand jaar aan de drie jaar tariefperiode eenmalig vastgesteld in de database ten behoeve van het ruimtebeheer. Deze sleutel geldt voor het eerste jaar van de tariefperiode en wijzigt in jaar 2 en 3 op de volgende wijze: voor jaar 2 en jaar 3 wordt de sleutel voor jaar 1 als basis genomen. Om tot een zo nauwkeurig mogelijke bepaling van de sleutel voor jaar 2 en jaar 3 te komen, worden op basis van de geplande oplevering van projecten in de terminal (ontleend aan het meest recente Aviation Development Plan per 1 juli) extracomptabel aanpassingen gedaan op de vierkante meters van jaar 1 per gebouwdeel/ verdieping. De volgende projecten uit het Aviation Development Plan worden niet meegenomen in de bepaling van de sleutel jaar 2 en 3:
 - De projecten die geen betrekking hebben op de Terminal
 - De projecten die PMC neutraal zijn (toerekening Aviation, Security en Non-Aviation voor en na het project blijft ongewijzigd) bijvoorbeeld er vindt een project plaats voor Aviation in een gebied dat al aan Aviation was toegerekend.

De inschatting van het m2 effect per opgeleverd deel van het project op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan de tariefperiode (voor de toerekening van jaar 2 en jaar 3 van de tariefperiode) wordt gedaan op basis van op het peilmoment beschikbare informatie. Dit is per project verschillend, omdat de projecten zich in verschillende (ontwerp)fasen bevinden. De beschikbare informatie kan zijn een gedetailleerde tekening gebaseerd op een definitief ontwerp of een vlekkenplan gebaseerd op een structuurontwerp. Het uitgangspunt is dat de meest gedetailleerde en meest recente informatie wordt gebruikt voor de inschatting van de m2.

¹⁰ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

Financiële verantwoording

Per individueel jaar van de drie jaar tariefperiode vindt de eindafrekening plaats op basis van werkelijk gerealiseerde kosten.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

D20 Aviation/ASM - Onderhoud installaties utilities

Van: Kostenplaats -26405 ASM-AC-infra Utilities

Aan: Aviation kostenplaatsen: 26105 ASM-AC-Outside Flight Handling;
26305 ASM-AC-Inside Terminal Overall;
26410 ASM-AC-Infra Landside
Schiphol Commercial
Diverse kostenplaatsen

Beschrijving doorbelasting

Doorbelasting voor werkelijk uitbestede kosten van onderhoud aan installaties van andere afdelingen. Voor de afdeling Parkeren van Schiphol Commercial onderhoudt INFRA (Utilities) de verlichting op de parkeerterreinen. Ook worden door INFRA (Utilities) activiteiten uitgevoerd voor het onderhoud aan de-icing, openbare verlichting landside, hoogspanning vitale ringen Airside, verkeersregelininstallaties Landside, fecaliënstort installaties en andere assets niet behorende tot het Utiliteitshoofdnetwerk.

Na doorbelasting van D20 (onderhoud infra installaties) en D8 (infra projectkosten), wordt de kostenplaats 26405 ASM-AC-Infra Utilities gealloceerd op basis van A4a (100% directe toewijzing aan de PMC Utilities).

Reden van doorbelasting

- 2. Registratie opbrengsten
- 4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

8045100 Other income

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

De doorbelasting is gebaseerd op integrale kostprijs, die bestaat uit de werkelijke kosten van de onderhoudswerkzaamheden en de bijbehorende overhead. De bijbehorende overhead is echter onderdeel van D28 ASM-AC-Infra Manager en om dubbeltelling te voorkomen wordt in deze doorbelasting (D20) geen overhead toegerekend. De onderhoudswerkzaamheden zijn uitbesteed.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

1. De kosten voor de geplande onderhoudswerkzaamheden worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de externe partijen. Indien nog geen contracten zijn afgesloten voor alle jaren van de tariefperiode wordt het meest recent kalenderjaar (2 jaar¹¹ voorafgaand aan de tariefperiode) als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).
2. De hoeveelheid onderhoudswerkzaamheden wordt voor de jaren van de tariefperiode vastgesteld door de Maincontractor op basis van normkaarten. Daarnaast heeft bij aanvang van het contract een validatie van de assets plaatsgevonden en eveneens op de kwaliteit van de assets.

¹¹ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

Financiële verantwoording

Op grond van uitbestede kosten worden op basis van het MPS-nummer in de Inkooporder de werkelijke kosten geregistreerd en doorbelast aan de betreffende klant. Het MPS-nummer is het Markt, Product, Service-code. Deze code wordt gebruikt om kosten te categoriseren binnen een grootboekrekening.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

D21 Aviation/AO&AP – Security activiteiten bij bagage (BOS)

Van: Kostenplaats 21510 AO&AP/PPI/Baggage Process Management

Aan: Aviation (kostenplaats 23105 SSE-SEC Security Operations)

Beschrijving doorbelasting

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

Baggage Operational Support (BOS) heeft als belangrijkste taak het waar nodig ondersteunen van het bagageafhandelingsproces. In het kort gezegd zorgt BOS voor het soepel verlopen van de operatie.

BOS is onder meer verantwoordelijk voor de behandeling van vertraagde transferbagage en van bagage met een afwijkend formaat (odd size genoemd).. Bij grote projecten of onverwachte situaties biedt BOS-ondersteuning.

De aan Security doorbelaste kosten hebben betrekking op werkzaamheden die volledig ten behoeve van het securityproces worden uitgevoerd en om die reden moeten worden verrekend in de Securitycharge. De activiteit betreft het verwerken/ transporteren van de niet geaccepteerde bagage welke het hoogste geautomatiseerde security level heeft gepasseerd en handmatig naar het laatste security level moet worden door gezet alsmede het bedienen van de bomkar.

Na doorbelasting D21 wordt de kostenplaats 21510 gealloceerd op basis van A1a (100% directe toewijzing aan PMC Aviation).

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

4024000 Secondment and temporary workers SA
4027200 Mobility Operations

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

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

Materieel: Budgettaire doorbelasting voor gebruik van materieel (o.a. huurkosten van bagagekarren met trekker). 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 AO&AP en van de BA. De overhead van de BOS wordt toegerekend op basis van het aandeel van de BOS-werkzaamheden (feitelijke inzet) ten behoeve van security (zie Allocatiesleutel A1a OU Aviation). Omdat er ook sprake is van inzet van eigen fte's ten behoeve van de geleverde dienst, wordt er ook een opslag berekend voor concern overhead.

Het bedrag dat wordt doorbelast betreft de directe kosten van de activiteit, inclusief de overheadkosten (inclusief concernoverhead) 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 A1a, voor

zover van toepassing op de geleverde dienst. Voor de bepaling van de opslag voor overhead wordt verwezen naar de inleiding van bijlage 3. De opbrengst van de doorbelasting wordt geboekt op kostenplaats 21510.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

1. De kosten voor de inhuur van manuren alsmede de huurkosten van het ingezette materieel (inclusief de opslag voor overhead) gerelateerd aan de hierboven beschreven securitywerkzaamheden worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de leverancier(s). Indien nog geen contracten zijn afgesloten voor alle jaren van de tariefperiode wordt het meest recent kalenderjaar (2 jaar¹² voorafgaand aan de tariefperiode) als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).
2. De hoeveelheid manuren en inzet van materieel (gerelateerd aan de hierboven beschreven securitywerkzaamheden) wordt bepaald door het aantal locaties waar BOS werkzaam is. Het aantal locaties van het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (twee jaar voorafgaand aan het eerste jaar van de drie jaar tariefperiode) dient als basis. De basis voor het aantal locaties wordt aangepast in de drie jaren van de tariefperiode met de investeringen (opgenomen in het Aviation Development Plan) die van invloed zijn op de ontwikkelingen in de locaties waar BOS-securitywerkzaamheden uitvoert of gaat uitvoeren. Deze ontwikkelingen in de locaties hebben een direct verband met de inzet van het aantal manuren en inzet van materieel bij de leverancier(s).

Financiële verantwoording

De doorbelasting van materieel en personele inzet van BOS (gerelateerd aan de hierboven beschreven securitywerkzaamheden) wordt gebaseerd op de gerealiseerde directe uren en inzet van materieel en opslagen voor overhead voor ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

¹² Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

D26a Aviation/SSE - 100% Goederencontrole

Van: Aviation (kostenplaats 23100 SSE – SEC – Security Costs)

Aan: Aviation (kostenplaats 26305 - ASM-AC-Inside Terminal)
Schiphol Commercial

Beschrijving doorbelasting

Als gevolg van EU-regelgeving dienen alle luchthavenbenodigdheden (LHB) te worden gecontroleerd op Schiphol alvorens te worden toegelaten tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones (SRA-(CP)). Luchthavenbenodigdheden worden in de regelgeving gedefinieerd als alle voorwerpen die bestemd zijn om te worden verkocht, gebruikt of ter beschikking gesteld, voor doelen of activiteiten, in SRA-(CP). Er wordt hierin onderscheid gemaakt tussen voorzieningen en daarmee samenhangende activiteiten voor de filters in de terminal en voor de buitendoorlaatposten. De filters in de terminal (S-Passage - LHB-controle) dienen voor de controle van goederen bestemd voor concessionarissen, goederen bestemd voor het beheer van de terminal (schoonmaak, onderhoud etc.), alsmede voor andere doelen. De kosten die samenhangen met controle bij de filters in de terminal worden doorbelast aan Schiphol Commercial alsmede aan ASM/AC- Inside Terminal Overall. ASM belast deze kosten vervolgens weer door aan de uiteindelijke gebruikers van het Terminalcomplex op basis van D18 Terminal. De kosten die samenhangen met de controle bij de buitendoorlaatposten worden niet doorbelast omdat de goederen die gecontroleerd dienen te worden voor Aviation activiteiten zijn, welke op basis van integraliteit bij de PMC Security blijven.

Na doorbelasting D26a SSE, 100% goederencontrole, D26b SSE, gebruik van personeels(security)filter door Schiphol Commercial en OU Aviation, D17a SSE/Security/beveiligingskosten, niet SRA-gebied en D17c SSE/Security/beveiligingskosten, SRA-gebied wordt kostenplaats 23100 gealloceerd op basis van A3a (100% directe toewijzing aan PMC Security).

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting

4000100 Security agents

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

Leveranciers die het goederenfilter passeren zijn in twee categorieën in te delen:

- 'known suppliers'
- 'un-known suppliers'

Leveranciers kunnen zich kwalificeren als 'known supplier' indien voldaan wordt aan een aantal voorwaarden. Een 'known supplier' controleert vervolgens zelf zijn luchthavenbenodigdheden en kan hierdoor door middel van een labelcontrole het goederenfilter passeren. 'Known suppliers' zijn geregistreerd en gedocumenteerd bij de doorlaatposten. De labelcontrole is op zich minder omslachtig dan een 100% controle op Schiphol. Echter het aantal goederen per passage die een "known supplier" gemiddeld met zich meeneemt is groter dan de hoeveelheid goederen van een 'un-known supplier'. De 'un-known supplier' is een leverancier die op meer incidentele basis het goederenfilter passeert. Voor de 'un-known supplier' geldt dat elke passage onderhevig is aan een 100% goederencontrole.

De toerekening van de kosten aan Aviation en Schiphol Commercial vindt plaats op basis van gebruik, rekening houdend met de aard van de stromen en het aandeel 'known supplier' van deze stromen. De 'known suppliers' kunnen worden geïdentificeerd aan de hand van de separate registratie van deze leveranciers. Hiervoor zal de

doorbelastingssystematiek toegepast worden die gelijk is aan de reeds in gebruik zijnde S-passage. Vanwege de variatie in stromen per locatie kan de doorbelastingssleutel per locatie variëren.

Een relatief groot deel van de passages betreft Schiphol Commercial. Daarnaast wordt doorbelast aan ASM/AC-Inside Terminal Overall. ASM/AC-Inside Terminal Overall belast het vervolgens door naar de gebruikers van de Terminal. Echter de betreffende leveranciers zijn grotendeels 'known supplier' en ondergaan dus nauwelijks controle bij een goederenfilter. De meeste te controleren passages zijn ten behoeve van Aviation ondersteunende processen zoals schoonmaak en onderhoud.

Het doorbelasten van de kosten voor de controle luchtvaartbenodigdheden bevat kosten voor de inzet van apparatuur (security scans) bij de filters alsmede de inzet van security agents. Het tarief is gebaseerd op de werkelijke kosten van de inzet van apparatuur (inclusief afschrijvings- en vermogenskosten) en de bemanning van de filters plus een opslag voor overhead van de afdeling en van de BA.

Wijze en frequentie van meten

Voorafgaand aan het jaar van doorbelasting, wordt het aantal passages inzake goederencontrole gemeten (o.b.v. pasaanbiedingen uit het toegangbeheersysteem). Tevens wordt steekproefsgewijs fysiek de tijd van een passage van de goederenfilter gemeten van een 'known supplier' en een 'un-known supplier'. Het aantal passages voor de bevoorrading aan concessionarissen ten opzichte van het totaal aantal passages wordt doorbelast aan de OU Schiphol Commercial. Het aantal passages bestemd voor ASM/AC-Inside Terminal Overall in relatie tot het beheer van de terminal, ten opzichte van het totaal aantal passages wordt doorbelast aan ASM/AC-Inside Terminal Overall. De restcategorie passages (bijvoorbeeld omdat de passage meerdere doelen dient) wordt op basis van passages voor Schiphol Commercial en ASM recht evenredig verdeeld.

Nb. In 2017 is de tijdsbesteding voor het passeren van het goederenfilter van een 'known supplier' gelijk aan de tijdsbesteding van een 'un-known supplier'. Dit wordt veroorzaakt doordat 'known suppliers' met een grotere hoeveelheid goederen het goederenfilter passeren. De 'un-known supplier' wordt intensiever gecontroleerd. Hierdoor is er op dit moment geen onderscheid tussen de twee categorieën. In de toekomst kan er echter wel onderscheid ontstaan (op basis van metingen). In 2021 zal de tijdsbesteding opnieuw gemeten worden. Op basis van de meting zal worden vastgesteld of deze voor de 'known supplier' gelijk is aan de 'un-known supplier'

Consultatie

1. De kosten van de inzet van de security agents worden vastgesteld op basis van het aantal uren vermenigvuldigd met de het uurtarief van het beveiligingsbedrijf inclusief een opslag voor overhead. De directe kosten voor jaar 1, 2 en 3 worden aangepast op basis van het uurtarief van het beveiligingsbedrijf. Het uurtarief wordt jaarlijks per 1 januari verhoogd met 2,5% voor de duur van de Raamovereenkomst. In het geval de CPI (consumentenprijs index) in enig jaar een hogere indexering kent – dat wil zeggen: hoger dan 2,5% - wordt de CPI gehanteerd. Voor de CPI geldt een referentieperiode van 1 oktober tot en met 30 september van het voorafgaande jaar. De kosten van het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (twee jaar¹³ voorafgaand aan het eerste jaar van de tariefperiode) van de inzet van de apparatuur (inclusief afschrijvings- en vermogenskosten) wordt als basis gehanteerd. Deze basis (met uitzondering van afschrijvings- en vermogenskosten) worden voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode). De afschrijvings- en vermogenskosten worden stabiel geacht voor de jaren in de tariefperiode, tenzij in het Aviation Development Plan (ADP) investeringen zijn opgenomen voor de security scans in de goederenfilters. In dat geval worden de afschrijvings- en vermogenskosten conform het ADP hierop aangepast.

¹³ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

2. De hoeveelheid inzet van security agents en apparatuur van het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (twee jaar voorafgaand aan het eerste jaar van de drie jaar tariefperiode) dient als basis. Deze basis wordt aangepast voor de gebruiker Schiphol Commercial met de driver volumeontwikkeling van de concessie-inkomsten (exclusief Plaza) in de drie jaren van de tariefperiode, zoals opgenomen in het Business Plan van de desbetreffende jaren van de Schiphol Commercial. Deze volumeontwikkeling heeft een direct verband met de inzet van het aantal security agents en apparatuur. De basis wordt voor de gebruiker ASM wordt gelijk gehouden voor de drie jaren van de tariefperiode, omdat er geen driver beschikbaar is waarop de ontwikkeling van het aantal goederenpassages gebaseerd kan worden.
3. Voorafgaand aan het eerste jaar van de tariefperiode, wordt het aantal passages inzake goederencontrole gemeten (zie wijze en frequentie van meten). Deze meting dient als basis voor de verhouding tussen de 2 gebruikers. Deze verhouding wordt vervolgens toegepast op de doorbelasting. De verhouding tussen de 2 gebruikers wordt voor de jaren van de tariefperiode aangepast op basis van de procentuele aanpassing van de volumeontwikkeling, zoals in stap 2 berekend.

Financiële verantwoording

Op basis van de vooraf vastgestelde verhouding van de twee gebruikers worden de werkelijke kosten van de inzet van de security agens en inzet van security scans per jaar van de tariefperiode doorbelast.

Beheerder:

Sr. Manager Aviation Navigator

D26b Aviation/SSE – Personeel securityfilter

Van: kostenplaats 23100 SSE – SEC Security Costs

Aan: Aviation (kostenplaats 26305 ASM – AC – Inside Terminal Overall)
Schiphol Commercial

Beschrijving doorbelasting

De afdeling Security is onder meer verantwoordelijk voor de toegangsverlening tot verschillende gebieden op het Schipholterrein. Aan luchtzijde zijn om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke gebieden (SRA en SRA-(CP)) ingericht. Dit zijn beiden “beschermd gebied”. Verwezen wordt naar het Hoofddocument paragraaf 5.3.3. voor een uitleg over SRA en SRA-(CP). Tot deze gebieden hebben alleen passagiers en medewerkers van organisaties die in dat beschermd gebied werkzaamheden verrichten toegang. Voorbeelden van deze gebieden zijn: de lounges, de pieren en het platform. Om tot SRA/SRA-(CP) toegang te krijgen is naast een toegangscontrole ook een beveiligingscontrole noodzakelijk.

Om de medewerkers van organisaties toegang te verlenen tot SRA/SRA-(CP) zijn personeelsfilters ingericht. Dit zijn de volgende filters:

- K-passage tussen Vertrek 2 en 3
- Vertrek 4. Personeel verkrijgt toegang via het passagiersfilter
- S-passage gecombineerd personeelsfilter en goederenfilter naar Lounge 1 of naar Airside

Het personeelsfilter in het Bemanningencentrum (BMC), alsmede het personeelsfilter in de X-passage en de Z-passage maken geen onderdeel uit van de doorbelasting. Deze filters zijn uitsluitend in gebruik voor luchtvaart activiteiten. Het personeelsfilter in het BMC is uitsluitend voor toegangs- en beveiligingscontrole van de bemanning van vliegtuigen. De personeelsfilters in de X- en Z-passage zijn voor toegangs- en beveiligingscontrole van personeel tot de bagagekelders.

De personeelsfilters zijn uitgerust met een BIOD-sluis, waar door middel van het aanbieden van de Schiphol pas in combinatie met een irisscan toegang wordt verleend tot SRA/SRA-(CP). Direct aansluitend na de BIOD-sluis volgt de beveiligingscontrole.

De doorbelasting aan de Schiphol Commercial betreft het gebruik van het personeelsfilter door werknemers van Concessionarissen. De doorbelasting aan de OU Aviation betreft het gebruik van het personeelsfilter door werknemers die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de terminal (schoonmaak, onderhoud etc.). Alle personeelsfilters worden daarnaast ook intensief gebruikt voor het primaire luchthavenproces door onder andere werknemers van Schiphol, werknemers van luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren etc. Deze laatste categorieën maken geen onderdeel uit van de doorbelasting. De hiermee samenhangende kosten blijven toegerekend aan de PMC Security.

Na doorbelasting D26b SSE, gebruik van personeels(security)filter door Schiphol Commercial en OU Aviation, D26a SSE, 100% goederencontrole, D17a SSE/Security/beveiligingskosten, niet SRA-gebied en D17c SSE/Security/beveiligingskosten, SRA-gebied wordt kostenplaats 23100 gealloceerd op basis van A3a (100% directe toewijzing aan PMC Security).

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting

4000100 Security agents

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

De toerekening van de kosten aan OU Aviation en Schiphol Commercial vindt plaats op basis van gebruik.

Het doorbelasten van de kosten voor het gebruik van personeels(security)filter door Non-Aviation bevat kosten voor de inzet van apparatuur (security scans en BIOD-sluizen) bij de filters alsmede de inzet van security agents. Het tarief is gebaseerd op de werkelijke kosten van de inzet van apparatuur (inclusief afschrijvings- en vermogenskosten) en de bemanning van de filters plus een opslag voor overhead van de afdeling en van de BA.

Wijze en frequentie van meten

Twee jaar¹⁴ voorafgaand aan het eerste jaar van de tariefperiode, wordt het werkelijke aantal passages bij de hiervoor genoemde personeelsfilters gehanteerd (o.b.v. het totaal aantal pasaanbiedingen van een kalenderjaar uit het toegang beheersysteem).

1. Het aantal pasaanbiedingen bij de BIOD-sluis bestemd voor bezetting in winkels en horeca ten opzichte van het totaal aantal pasaanbiedingen wordt doorbelast aan de Schiphol Commercial..
2. Het aantal pasaanbiedingen bij de BIOD-sluis bestemd voor het beheer in de terminal ten opzichte van het totaal aantal pasaanbiedingen wordt doorbelast aan ASM-AC-Inside terminal overall
3. Het overige aantal pasaanbiedingen bij de BIOD-sluis ten opzichte van het totaal aantal pasaanbiedingen is voor personeel dat werkzaam is voor het primaire proces (grondafhandeling, floormanagement, security personeel etc.) en blijft in het kader van integraliteit toegerekend aan de PMC Security.

Bij bedrijven wordt veelvuldig gewerkt met de inzet van uitzendkrachten. Indien het aantal pasaanbiedingen van uitzendkrachten groot is wordt zo mogelijk achterhaald waar deze uitzendkrachten werkzaam zijn. Deze uitkomst wordt vervolgens toegerekend aan categorie 1 of 2 of 3 dan wel aan een combinatie van meerdere categorieën.

Vertrek 4 is een gemengd filter. Zowel personeel als passagiers maken gebruik van het filter. Uitsluitend 1 lane van het filter wordt gebruikt voor de beveiligingscontrole van personeel. De samenhangende kosten van deze lane (in relatie tot het totaal aantal lanes en de totale kosten voor het filter) worden voor het Non-Aviation deel op basis van het totaal aantal pasaanbiedingen van een kalenderjaar (conform dezelfde wijze zoals hierboven beschreven) doorbelast aan Schiphol Commercial en aan ASM/AC-Inside Terminal Overall

Consultatie

1. De kosten van de inzet van de security agents worden vastgesteld op basis van het aantal uren vermenigvuldigd met de het uurtarief van het beveiligingsbedrijf inclusief een opslag voor overhead. De directe kosten voor jaar 1, 2 en 3 worden aangepast met als basis het uurtarief van het beveiligingsbedrijf. Het uurtarief wordt jaarlijks per 1 januari verhoogd met 2,5% voor de duur van de Raamovereenkomst. In het geval de CPI (consumenten prijs index) in enig jaar een hogere indexering kent – dat wil zeggen: hoger dan 2,5% - wordt de CPI gehanteerd. Voor de CPI geldt een referentieperiode van 1 oktober tot en met 30 september van het voorafgaande jaar. De kosten van het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (twee jaar voorafgaand aan het eerste jaar van de tariefperiode) van de inzet van de apparatuur (inclusief afschrijvings- en vermogenskosten) wordt als basis gehanteerd. Deze basis (met uitzondering van afschrijvings- en vermogenskosten) worden voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode). De afschrijvings- en vermogenskosten worden stabiel geacht voor de jaren in de tariefperiode, tenzij in het Aviation Development Plan (ADP) investeringen zijn opgenomen voor de security scans en BIOD-sluizen in de personeelsfilters. In dat geval worden de afschrijvings- en vermogenskosten conform het ADP hierop aangepast.

¹⁴ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

2. De hoeveelheid inzet van security agents en apparatuur van het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (twee jaar voorafgaand aan het eerste jaar van de drie jaar tariefperiode) dient als basis. Deze basis wordt aangepast voor de gebruiker Schiphol Commercial met de driver volumeontwikkeling van de concessie-inkomsten (exclusief Plaza) in de drie jaren van de tariefperiode, zoals opgenomen in het Tactisch Plan van de desbetreffende jaren van Schiphol Commercial. Deze volumeontwikkeling heeft een direct verband met de inzet van het aantal security agents en apparatuur. De basis wordt voor de gebruiker ASM/AC-Inside Terminal Overall wordt gelijk gehouden voor de drie jaren van de tariefperiode, omdat er geen driver beschikbaar is waarop de ontwikkeling van het aantal passages van het personeelsfilter gebaseerd kan worden.
3. Twee jaar voorafgaande aan het eerste jaar van de tariefperiode, wordt het totaal aantal passages/pasaanbiedingen van een kalenderjaar inzake het personeelsfilter gemeten (zie wijze en frequentie van meten). Deze meting dient als basis voor de verhouding tussen de 3 gebruikers. Deze verhouding wordt vervolgens toegepast op de doorbelasting. De verhouding tussen de 3 gebruikers wordt voor de jaren van de tariefperiode aangepast op basis van de procentuele aanpassing van de volumeontwikkeling, zoals in stap 2 berekend.

Financiële verantwoording

Op basis van de vooraf vastgestelde verhouding van de drie gebruikers worden de werkelijke kosten van de inzet van de security agents en inzet van security scans en BIOD-sluizen per jaar van de tariefperiode doorbelast.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

D27 Aviation/AO&AP - Ticketreaders

Van: Aviation (kostenplaats 21600 AO&AP-PPI-PPM Passenger Process Management)

Aan: Aviation (kostenplaats 23100- SSE-SEC- Security costs)

Beschrijving doorbelasting

De kosten voor inhuur van ticketreader medewerkers worden doorbelast aan de afdeling Security (SSE-SEC- Security costs). Het betreft werkzaamheden waarvoor DDO/Passenger Operations medewerkers inhuurt. De ticketreader medewerkers staan opgesteld voor de vertrekfilters in vertrekhal 1 t/m 4 en hebben als taak het begeleiden van het geautomatiseerde ticketreaderproces aan passagiers die zich naar de security filters begeven. Daarnaast hebben de ticketreader medewerkers de taak om te voorkomen dat zich calamiteiten voordoen, zoals het verkrijgen van onterechte toegang tot het securityproces (en de lounges).

De reden dat Security deze ticketreader medewerkers niet inhuurt bij de beveiligingsbedrijven ligt in het feit dat het, vanuit wet- en regelgeving, niet noodzakelijk is om hiervoor securitymedewerkers in te huren van beveiligingsbedrijven. Het uitvoeren van de taak van ticketcontrole behoort wel tot de securityactiviteiten. Daarnaast ligt de operationele aansturing dichter bij het flowproces van Aviation dan bij het securityproces. Aviation coördineert de planning en inzet van de ticketreader medewerkers.

Na doorbelasting D27 wordt de kostenplaats 21600 gealloceerd op basis van A1a (100% directe allocatie aan PMC Aviation).

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudigde allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

4023000 temporary worker or groups outside Workforcedesk

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

De doorbelasting betreft een nevenactiviteit, derhalve is de kostprijs gebaseerd op de werkelijke inhuurkosten (inhuurkosten = hoeveelheid ingezette manuren maal actueel inhuur tarief). De ticketreader medewerkers werken volgens een vast rooster. Er is dus weinig (tot geen) inzet van personeel van AO&AP noodzakelijk om de werkzaamheden te regelen en in te plannen. Dit betekent dat de directe kosten worden doorbelast, zonder een opslag voor overhead van de afdeling AO&AP/PPI/Passenger Process Management .

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

1. De directe kosten voor de inhuur van manuren (zonder opslag van overhead) gerelateerd aan de hierboven beschreven werkzaamheden worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de leverancier. Indien nog geen contracten zijn afgesloten voor alle jaren van de tariefperiode wordt het meest recent kalenderjaar (2 jaar¹⁵ voorafgaand aan de tariefperiode) als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).
2. De hoeveelheid manuren van het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (twee jaar voorafgaand aan het eerste jaar van de drie jaar tariefperiode) dient als basis. De basis voor het aantal manuren en inzet

¹⁵ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

wordt aangepast met de driver passagiersontwikkeling in de drie jaren van de tariefperiode. Deze passagiersontwikkeling heeft een direct verband met de inzet van het aantal manuren.

Financiële verantwoording

De doorbelasting wordt maandelijks gedaan op basis van voorcalculatie (o.a. gebaseerd op vluchtplannen en seizoen patronen) van de verwachte inhuur voor ticketreder werkzaamheden. De eindafrekening vindt eenmaal per jaar in december plaats op basis van de gerealiseerde uren en kosten van elk jaar in de tariefperiode.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

D28 Aviation/ASM - Infra Manager

Van: kostenplaats 26400 ASM-AC-Infra Manager

Aan: kostenplaats 26405 ASM-AC-Infra Utilities

Beschrijving doorbelasting

De afdeling ASM-AC-INFRA is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van zowel de energy assets als de infra assets. De doorbelasting van INFRA naar Utilities is gebaseerd op de inzet en daarmee de kosten van de medewerkers van kostenplaats 26400, die aan het beheer en onderhoud van de energy assets werken. Een deel van de medewerkers werkt gedeeltelijk voor de contracten gerelateerd aan energy assets. De kosten van deze medewerkers worden op basis van een inschatting van de gemiddeld hieraan bestede uren doorbelast aan de betreffende kostenplaats, zodat deze volledig op de PMC US drukken (allocatie A4a).

Na doorbelasting D28 en D18 ASM/Maintenance & Operations Asset Continuity, gebruik terminal wordt de kostenplaats 26400 gealloceerd op basis van A5a gedeelde sleutel landzijdige infrastructuur.

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

4059700 Other Staff costs

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

De doorbelasting is gebaseerd op de integrale kostprijs, derhalve worden de werkelijke salariskosten (inclusief sociale lasten) verhoogd met de opslagen voor overhead (zie voor bepaling van de overhead de inleiding van Bijlage 3).

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

1. De kosten die verband houden met de doorbelasting van het beheer en onderhoud van de utiliteitsassets bestaan uit personeelskosten (verhoogd met opslagen voor overhead). De personeelskosten voor de jaren 1, 2 en 3 van de tariefperiode worden aangepast voor Cao-ontwikkelingen en de sociale lasten. Deze aanpassingen worden op Schiphol Group niveau vastgesteld op basis van lopende Cao-afspraken en kaders van de Directie Schiphol met betrekking tot de loonontwikkeling. Voor de aanpassingen in de sociale lasten worden de verwachte premieontwikkelingen bij desbetreffende instanties opgevraagd (zoals Pensioenfonds).
2. De inzet van de medewerkers beheer en onderhoud van de utiliteitsassets wordt vastgesteld door middel van een inschatting van de benodigde inspanning door de manager van de afdeling INFRA op basis van het door de afdeling AC-INFRA (Utilities) opgestelde Meerjarig onderhoudsplan in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode (tijdens het Business Planproces).

Financiële verantwoording

100% doorbelasting van de personeelskosten (inclusief opslag voor overhead). De werkelijke kosten worden geadministreerd in de salarisadministratie (salariskosten en sociale lasten).

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

D29 Aviation/SSE – Diverse activiteiten

Van: kostenplaats 23420 SSE-FST-Lelystad Airport

Aan: Bedrijf 906 Lelystad Airport NV

Beschrijving doorbelasting

Medio 2017 is besloten dat de brandweer van de (locatie) Schiphol de brandweertaken voor Lelystad Airport gaat uitoefenen vanaf het moment dat Lelystad Airport open gaat voor het afhandelen van commercieel verkeer. Dit zal in praktijk betekenen dat enige tijd voorafgaand aan de opening de manschappen reeds zullen worden ingezet voor het testen van de 'operational readiness' van de luchthaven. In de periode tot de opening wordt bekend wat de exacte vorm en omvang van de dienstverlening wordt. Het is goed mogelijk dat naast het leveren van manschappen ook (brandweer-) materieel wordt geleverd alsmede het verzorgen van trainingen en opleidingen voor de manschappen en de planning van de roosters. Om de kosten die gemaakt worden ten behoeve van Lelystad separaat inzichtelijk te maken is een aparte kostenplaats ingericht: 23420 SSE-FST Lelystad Airport. De kosten die op deze kostenplaats binnenkomen worden periodiek aan Lelystad Airport gefactureerd.

Reden van doorbelasting

1. Wettelijk/ verslaggevingstechnisch

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

8038000 kosten Work third parties based on order

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

De doorbelasting is gebaseerd op de Integrale kostprijs: directe kosten (hoeveelheid ingeplande manuren), direct aan de inzet van de manuren gerelateerde externe kosten en een opslag voor de indirecte kosten (overhead). Deze elementen samen vormen de kostprijs van de brandweerploeg voor de Lelystad Airport. De ingeplande manuren is gebaseerd op het Strategisch Opleidings- en Oefenplan, welke in overeenstemming is met vigerende wet- en regelgeving. Direct aan de inzet van de manuren gerelateerde externe kosten betreffen opleidings- en trainingskosten en ingehuurd uren voor projectleiding. De overhead bestaat uit een toerekening van de personeelskosten van de afdeling A/SSE/SEF/Emergency Response op basis van fte's die werk verrichten voor deze activiteiten, en overheadkosten van de BA (zie voor bepaling van de overhead de inleiding van Bijlage 3).

Wijze en frequentie van meten:

Consultatie

1. De kostprijsberekening van een brandweerploeg (inclusief opslag voor overhead) wordt in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode gemaakt. Deze kostprijsberekening is gebaseerd op de werkelijke kosten van een gerealiseerd kalenderjaar (2 jaar¹⁶ voorafgaand aan de tariefperiode) en wordt voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast voor Cao-ontwikkelingen en de sociale lasten. Deze aanpassingen worden op Schiphol Group niveau vastgesteld op basis van lopende Cao-afspraken en kaders van de Directie Schiphol met betrekking tot de loonontwikkeling. Voor de aanpassingen in de sociale lasten worden de verwachte premieontwikkelingen bij desbetreffende instanties opgevraagd (zoals Pensioenfondsen).
2. Het aantal manuren wordt voor de drie jaar tariefperiode vastgesteld op basis van het Strategisch Opleidings- en Oefenplan.

¹⁶ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

3. Op basis van de materiaallijst die opengesteld wordt ten tijde van de budgettering door de afdeling A/SSE/SEF/Emergency Response wordt bepaald voor de jaren van de tariefperiode welke materialen bestemd zijn voor Lelystad Airport. De aanschaf van deze materialen zullen worden doorbelast aan Lelystad Airport en vormen hiermee geen onderdeel van luchtvaartactiviteiten.

Financiële verantwoording

De werkelijke kosten van zowel manuren als voor de aanschaf van de materialen worden aan Lelystad Airport doorbelast.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

D30 Aviation/ASM – HBS Hold Baggage Screening

Van: Aviation (kostenplaats 26505 ASM-AC-BG Technical Management Luggage)

Aan: Aviation (kostenplaats 23115 SSE-SEC Security Policy)

Beschrijving doorbelasting

De afdeling ASM-AC-BG Technical Management Luggage is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de bagage assets. In de bagagekelder zijn naast de bagage systemen ten behoeve van Aviation ook activa aanwezig die gebruikt worden in verband met securitymaatregelen, zoals Hold Baggage Screening (HBS) – machines. De onderhoudskosten die in verband met deze machines worden gemaakt, worden doorbelast aan de afdeling Security.

Na doorbelasting D30 wordt kostenplaats 26505 gealloceerd op basis van A2a (100% directe toewijzing aan PMC Aviation).

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

4032000 Charged Costs

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

Werkelijke contractkosten voor het onderhoud aan de HBS-machines.

De doorbelasting betreft een nevenactiviteit, derhalve is de kostprijs gebaseerd op de werkelijke kosten die door de maincontractor gefactureerd worden. De kosten worden zonder opslag doorbelast, omdat de activiteit geen tot nauwelijks inspanning vraagt van de eigen organisatie.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

De directe onderhoudskosten gerelateerd aan de hierboven beschreven HBS-machines worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de maincontractor. Indien nog geen contracten zijn afgesloten voor alle jaren van de tariefperiode wordt het meest recent kalenderjaar (2 jaar¹⁷ voorafgaand aan de tariefperiode) als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).

De hoeveelheid onderhoudswerkzaamheden aan de HBS-machines wordt voor de jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van het door de afdeling AC/Bagage opgestelde Meerjarig onderhoudsplan.

Financiële verantwoording

100% doorbelasting van de kosten. De werkelijke externe kosten ten behoeve van het onderhoud van de HBS-machines worden geadmistreerd in het grootboek op een aparte Markt, Product, Service-code (MPS) (142740 Security Bagage Costs) en maandelijks doorbelast naar Security.

Beheerder: Sr. Manager Group Navigator

¹⁷ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

3.3 Doorbelastingen Schiphol Commercial

In de navolgende paragrafen volgt een beschrijving per doorbelasting vanuit Schiphol Commercial. Zie voor een totaaloverzicht doorbelastingen paragraaf 3.1.

D2a Schiphol Commercial - Terminal Verhuringen, m2

Van: Schiphol Commercial (kostenplaats 73000 Terminal Verhuringen)

Aan: Aviation kostenplaatsen

Beschrijving doorbelasting

Deze doorbelasting van Terminal Verhuringen (inclusief Skyport) naar de OU Aviation betreft toerekening van ruimten die worden gebruikt door interne partijen, zoals kantoorruimten en bedrijfsruimten die in gebruik zijn bij Schiphol medewerkers. Doorbelasting vindt plaats aan de eindgebruikers op basis van de gebruikte m²'s.

Reden van doorbelasting

2. Registratie opbrengsten

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting

8020050: Opbrengst verhuur gebouwen operationeel

8021150: Voorschot Servicekosten

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelastingen

Er wordt op basis van het verhuurcontract met daarin een commercieel tarief doorbelast: aantal m²'s v.v.o. (verhuurbare vloeroppervlakte) * commerciële prijs per m².

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 volgende jaar zijn alle kosten inzichtelijk en wordt een definitieve afrekening gemaakt.

Het commercieel in rekening gebrachte tarief door Terminal Verhuringen aan de Schiphol Group onderdelen Aviation en Security wordt (voor Wet luchtvaart) herberekend op basis van de integrale kostprijs (prijs/ m² v.v.o.). Het verschil tussen het commerciële tarief en de integrale kostprijs wordt door middel van een extracomptabele correctie ("marktprijs kostprijs aanpassing") op de IFRS kosten in mindering gebracht om de aan Aviation en Security toerekenbare kosten te bepalen. In de extracomptabele correctie wordt geen rekening gehouden met servicekosten. De servicekosten worden op jaareinde verrekend met de huurders, waardoor er al een herberekening naar kostprijs plaatsvindt.

De kostprijs/ m² v.v.o. is gelijk aan de integrale kostprijs, waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

De integrale kostprijs van de gehuurde m² v.v.o. in de Terminal (zoals hierboven beschreven) bevat kosten voor schoonmaak, onderhoud en energie (inclusief water) alsmede afschrijvingskosten en vermogenskosten. De kosten voor schoonmaak, onderhoud en energie worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van de doorbelasting D18 (verwezen wordt naar de beschrijving van D18 voor de bepaling van de kosten).

De afschrijvingskosten en vermogenskosten per gehuurd m² v.v.o worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van de A10 Gedeelde sleutels m²'s van het Terminalcomplex. De gealloceerde afschrijvingskosten en boekwaarde (o.b.v. de boekwaarde worden de vermogenskosten bepaald) die hiermee aan PMC Rental Terminal in rekening worden gebracht vormen onderdeel van

de berekening. De doorbelasting vindt plaats inclusief de opslag voor overhead (zoals beschreven bij de inleiding van Bijlage 3).

De hoeveelheden worden op basis van m2 bestand per 1 juli voorgaand jaar van de drie jaar tariefperiode eenmalig vastgesteld in de database ten behoeve van het ruimtebeheer. Deze m2 v.v.o. gelden voor het eerste jaar van de tariefperiode en worden vastgelegd in het verhuringensysteem van Terminal Verhuringen. Deze m2 v.v.o. wijzigen in jaar 2 en 3 op de volgende wijze: voor jaar 2 en jaar 3 wordt de m2 v.v.o. voor jaar 1 als basis genomen en worden op basis van de wijzigen van het gebruik (ontleend aan het meest recente Tactisch Plan van Schiphol Commercial welke is goedgekeurd door de Directie Schiphol) aanpassingen gedaan op de m2 v.v.o.

Financiële verantwoording

De verhuurde m2 v.v.o. worden bijgehouden in het verhuringensysteem van Terminal Verhuringen, mutaties vinden plaats op grond van wijziging van gebruik. De doorbelasting vindt voor ieder jaar van de tariefperiode plaats met behulp van het systeem waarmee ook de externe verhuringen worden gedaan.

Beheerder

Sr. Manager Commercial Navigator

D2b Schiphol Commercial – Commercial Real Estate, verhuur vastgoed

Van: Schiphol Commercial (kostenplaats 72010 Commercial Real Estate Top en 72005 Commercial Real Estate Kantoren)

Aan: Aviation kostenplaatsen

Beschrijving doorbelasting

Deze doorbelasting van Commercial Real Estate voor de gehuurde ruimten/parkeerplaatsen, in diverse gebouwen (kantoren en bedrijfsruimten) naar Aviation kostenplaatsen betreft toerekening van ruimten/parkeerplaatsen die worden gebruikt door interne partijen, zoals kantoorruimten die in gebruik zijn bij Schiphol medewerkers. Doorbelasting vindt plaats aan de eindgebruikers op basis van de gebruikte m2s voor de gehuurde ruimten en het aantal gebruikte m2s voor de gehuurde parkeerplaatsen.

Reden van doorbelasting

2. Registratie opbrengsten

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting

8021700 en 8021750 (systeemrekening): Rental Yield Commercial Buildings
 8015000, 8015100, 8016000 en 8016100: Public Parking and Business Parking
 8021100 en (dit is de rekening voor de VAT exemption): Advance service fees.

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

Gehuurde ruimten:

Er wordt op basis van het verhuurcontract met daarin een commercieel tarief doorbelast: aantal m2's V.V.O. (verhuurbare vloeroppervlakte) * commerciële prijs per m2.

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.

Het commercieel in rekening gebrachte tarief door Schiphol Commercial aan de Schiphol Group onderdelen Aviation en Security wordt (voor Wet luchtvaart) herberekend op basis van de integrale kostprijs (prijs/ m2 V.V.O.). Het verschil tussen het commerciële tarief en de integrale kostprijs wordt door middel van een extracomptabele correctie ("marktprijs kostprijs aanpassing") op de IFRS kosten in mindering gebracht om de aan Aviation en Security toerekenbare kosten te bepalen.

De kostprijs is gelijk aan de integrale kostprijs (afschrijvingskosten, verzekeringskosten, belastingen, onderhoudskosten en kosten voor beheer) en de vermogenskosten. De vermogenskosten worden bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten. De kosten worden verhoogd met een toeslag voor overhead. De kostprijs per m2 V.V.O. wordt als volgt berekend: de integrale kostprijs op basis van de berekening hierboven worden gedeeld door het aantal m2 V.V.O.

Gehuurde parkeerplaatsen:

Het commercieel in rekening gebrachte tarief door Schiphol Commercial aan de Schiphol Group onderdelen Aviation en Security wordt (voor de Wet luchtvaart) herberekend op basis van de integrale kostprijs per m2. Het verschil tussen het commerciële tarief en de integrale kostprijs wordt door middel van een

extracomptabele correctie ("marktprijs kostprijs aanpassing") op de IFRS kosten in mindering gebracht om de aan Aviation en Security toerekenbare kosten te bepalen.

De integrale kosten bestaan uit afschrijvingskosten, verzekeringskosten, belastingen (OZB), onderhoudskosten, kosten voor beheer en de vermogenskosten. De vermogenskosten worden bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten. De integrale kosten worden verhoogd met een toeslag voor overhead. De kostprijs per m2 parkeerplaats wordt als volgt berekend: de integrale kosten op basis van de berekening hierboven worden gedeeld door het aantal m2 parkeerterrein/garage.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

1. De integrale kosten van de gehuurde m2 v.v.o. kantoren en gehuurde parkeerplaatsen (zoals hierboven beschreven) bevat kosten voor belastingen (OZB), onderhoudskosten en kosten voor beheer alsmede afschrijvingskosten en vermogenskosten. De kosten voor het beheer en onderhoud worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de externe partijen. Indien nog geen contracten zijn afgesloten voor alle jaren van de tariefperiode wordt het meest recent kalenderjaar (2 jaar¹⁸ voorafgaand aan de tariefperiode) als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).
De verzekeringskosten en belastingen per gehuurde m2 v.v.o. kantoorruimte en parkeerplaats worden vastgesteld op basis van de verwachte kosten van een volledig kalenderjaar voorafgaand aan de tariefperiode en worden voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).
De afschrijvingskosten en vermogenskosten per gehuurde m2 v.v.o. kantoorruimte en parkeerplaats worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van de in het activaregister vastgelegde historische kosten en boekwaarde (o.b.v. de historische kosten worden de afschrijvingskosten bepaald en op basis van de boekwaarde worden de vermogenskosten bepaald). De doorbelasting vindt plaats inclusief de opslag voor overhead (zoals beschreven bij de inleiding van Bijlage 3).
2. De hoeveelheden m2 v.v.o. kantoorruimten en parkeerplaatsen worden op basis van het verhuurcontract op het peilmoment 1 juli in het jaar voorafgaand aan de tariefperiode vastgesteld. Deze m2 v.v.o. gelden voor het eerste jaar van de tariefperiode en worden vastgelegd in het verhuringensysteem van Terminal Verhuringen. Deze m2 v.v.o. wijzigen in jaar 2 en 3 op de volgende wijze: voor jaar 2 en jaar 3 wordt de m2 v.v.o. voor jaar 1 als basis genomen en worden op basis van de wijzigingen van het gebruik (ontleend aan het meest recente Tactisch Plan van Schiphol Commercial welke is goedgekeurd door de Directie Schiphol) aanpassingen gedaan op de m2 v.v.o.

Financiële verantwoording

De verhuurde m2 v.v.o. van kantoorruimten en parkeerplaatsen worden bijgehouden in Yardi, mutaties vinden plaats op grond van wijziging van gebruik. De doorbelasting vindt voor ieder jaar van de tariefperiode plaats met behulp van het systeem waarmee ook de externe verhuringen worden gedaan.

Beheerder

Sr. Manager Commercial Navigator

¹⁸ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

D2c Schiphol Commercial - Gemengd gebruik GA-Terminal

Van: Schiphol Commerical (kostenplaats 72010 Commercial Real Estate Top en 72005 Commercial Real Estate Kantoren)

Aan: Bedrijf 100, Aviation kostenplaatsen

Beschrijving doorbelasting

Activa GA-terminal

De GA-terminal op Schiphol Oost wordt gemengd gebruikt, zowel Aviation/Security als Non-Aviation activiteiten vinden plaats in dit gebouw. Het casco gebouw is bij ingebruikname op basis van de oppervlakte verdeling (Aviation/ Security versus Non-Aviation) over de PMC's verdeeld. Deze oppervlakteverdeling is opgesteld op basis van de principes van de Terminal verdeelsleutel (toedeling op basis van gebruik van m2). De desbetreffende PMC's hebben ieder het aan hun toekomende assetdeel geactiveerd in de activa administratie. De reden hiervoor is dat het asset bij Schiphol Commercial als commercieel vastgoed wordt beschouwd en een andere waarderingsmethode kent. Het Aviation/Security deel is geactiveerd (en wordt afgeschreven) op de binnen Aviation gebruikelijke methodiek zijnde activering op historische uitgaafprijs en afschrijving op lineaire basis en zoals beschreven in A10 gedeelde sleutels m2 van het Terminalcomplex. Vervolgens zijn deze m2 ingericht en voorzien van dedicated assets (inrichting en apparatuur, bijvoorbeeld securityapparatuur).

Reden doorbelasting

2. registratie opbrengsten

Bedrijfseconomische grondslag

Operationele kosten GA-Terminal

Bij de verdeling van de operationele kosten van de GA-terminal worden kosten gesplitst naar gebruikers/huurders van de commerciële kantoren en luchtvaart gerelateerde ruimten. Aan de luchtvaart gerelateerde ruimten zijn kosten verbonden die toerekenbaar zijn aan Aviation/Security en maken daarmee onderdeel uit van de havengelden.

De energie-, schoonmaak- en onderhoudskosten van de GA-Terminal worden verdeeld op basis van direct aan het luchtvaart activiteiten toe te rekenen kosten (dedicated), aard van het gebruik en intensiteit van het gebruik. Dit wordt uitgevoerd conform de toerekeningsprincipes van het Terminalcomplex, zoals beschreven in D18 gebruik Terminal.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

1. De directe kosten van het beheer van de GA-terminal (zoals hierboven beschreven) inzake schoonmaak, onderhoud en energie (inclusief water) worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de externe partijen. Indien nog geen contracten zijn afgesloten voor alle jaren van de tariefperiode wordt het meest recent kalenderjaar (2 jaar¹⁹ voorafgaand aan de tariefperiode) als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan

¹⁹ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).

2. De hoeveelheden worden op basis van m2 bestand per 1 juli voorgaand jaar eenmalig vastgesteld in de database ten behoeve van het ruimtebeheer. Als peildatum voor de vaststelling van deze verdeelsleutel (tussen Non-Aviation enerzijds en Aviation en Security anderzijds) geldt 1 juli van het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode (peilmoment 1 juli voorafgaande aan drie jaar tariefperiode). Deze sleutel geldt voor het eerste jaar van de tariefperiode en wijzigt in jaar 2 en 3 op de volgende wijze: voor jaar 2 en jaar 3 wordt de sleutel voor jaar 1 als basis genomen en worden op basis van de geplande projecten in de GA-terminal (ontleend aan het meest recente Aviation Development Plan per 1 juli) extracomptabel aanpassingen gedaan op de vierkante meters van jaar 1 van de GA terminal.

Financiële verantwoording

Per individueel jaar van de drie jaar tariefperiode vindt de eindafrekening plaats op basis van werkelijk gerealiseerde kosten.

Beheerder

Sr. Manager Commercial Navigator

D5 Schiphol Commercial - Terminal Verhuringen, huurders aanpassingen

Van: Schiphol Commercial (kostenplaats 73000 Terminal Verhuringen)

Aan: Diverse organisatorische eenheden (kostenplaats wisselt per project)

Beschrijving doorbelasting

Doorbelasting voor specifieke werkzaamheden in het Terminalcomplex inclusief Skyport, 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 servicekosten. Activiteiten vinden plaats onder verantwoordelijkheid van Terminal Verhuringen.

Reden van doorbelasting

2. Registratie opbrengsten

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting

8038000: Opbrengst werkzaamheden derden

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

Werkelijke kosten (kostprijs (factuurbedrag van derden) plus overhead van de afdeling en van de BA, zie voor de bepaling de inleiding van Bijlage 3) van de werkzaamheden. De werkzaamheden worden altijd uitbesteed, dus er is geen sprake van toerekening van kosten van concernoverhead op basis van toegerekende personeelskosten.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

De directe kosten (inclusief opslag overhead) gerelateerd aan de hierboven beschreven huurders aanpassingen worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de maincontractor. Indien nog geen contracten zijn afgesloten voor alle jaren van de tariefperiode wordt het meest recent kalenderjaar (2 jaar²⁰ voorafgaand aan de tariefperiode) als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).

De hoeveelheid werkzaamheden wordt voor de jaren van de tariefperiode op het peilmoment 1 juli in het jaar voorafgaand aan de tariefperiode vastgesteld op basis van de toekomstige wensen van de interne huurders. In het jaar voorafgaand aan de tariefperiode worden deze wensen geïnventariseerd door de gebouwbeheerder van het Terminalcomplex.

Financiële verantwoording

De werkelijke kosten worden voor ieder jaar van de tariefperiode op maandbasis doorbelast op grond van gegeven opdracht en ontvangen factuur.

Beheerder

Sr. Manager Commercial Navigator

²⁰ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

D8 Schiphol Commercial - parkeerfaciliteiten medewerkers

Van: Schiphol Commercial (kostenplaats 76000 Parking Top)

Aan: Staven

Beschrijving doorbelasting

Doorbelasting aan Staven door Schiphol Commercial, afdeling Schiphol Parking & Mobility Services voor het gebruik van diverse parkeerterreinen-/garages ten behoeve van het personeel in dienst van Royal Schiphol Group en hun bezoekers. Door middel van parkeerautorisaties (via autorisatie op de Schiphol Pas), parkeerabonnementsen en uitrijdkaarten kan door medewerkers van Royal Schiphol Group en bezoekers gebruik worden gemaakt van de diverse parkeerterreinen-/garages.

Schiphol Parking en Mobility Services (SP&MS) is verantwoordelijk voor het exploiteren van commerciële mobiliteitsdiensten en parkeerproducten voor reizigers, voor 'afhalers en wegbrengers', recreanten en voor het personeel werkzaam op de luchthaven Schiphol incl. Royal Schiphol Group zelf. De wensen van klanten zijn daarbij het uitgangspunt en de dagelijkse focus ligt op het realiseren van een optimale excellente service. De dienstverlening van SP&MS bestaat uit 3 hoofdproducten: Publieksparkeren, Personeelsparkeren (Business Parking) en Mobility Services (Car Sharing en Car Rental). De onderhavige doorbelasting valt onder het hoofdproduct Personeelsparkeren (Business Parking).

Reden van doorbelasting

2. Registratie opbrengsten

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting

8016000 en 8016100 Business Parking

8044100 Other Revenues

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

- Aantal parkeerautorisaties²¹ aan interne Royal Schiphol Group medewerkers per parkeerterrein-/garage * standaard commercieel tarief per parkeerautorisatie
- Aantal parkeerabonnementsen door interne Royal Schiphol Group medewerkers per parkeerterrein-/garage * standaard commercieel tarief per abonnement
- Aantal uitrijdkaarten voor (bezoekers van) Royal Schiphol Group medewerkers per parkeerterrein x standaard commercieel tarief (afhankelijk van duur en locatie).

Voor de tarifiering wordt geen onderscheid gemaakt tussen Royal Schiphol Group als afnemer of andere bedrijven die gebruik maken van de parkeerterreinen-/garages.

De huidige bedrijfseconomische grondslag gaat uit van het hebben van de mogelijkheid om te kunnen parkeren.

Het commercieel in rekening gebrachte bedrag door Schiphol Commercial aan Royal Schiphol Group wordt voor de Wet luchtvaart herberekend op basis van de integrale kostprijs voor het hoofdproduct Personeelsparkeren. Het verschil tussen de doorbelasting o.b.v. commerciële tarieven en de integrale kostprijs wordt door middel van een extracomptabele correctie ("marktprijs kostprijs aanpassing") op de IFRS kosten in mindering gebracht om zo de aan Aviation en Security toerekenbare kosten te bepalen.

²¹ Een autorisatie loopt via de Schipholpas, een abonnement is een aparte pas, bijvoorbeeld bestemd voor een afdeling.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

Royal Schiphol Group kent een Business Planproces, waarbij de drie consultatiejaren gebudgetteerd worden. In dat proces wordt met de interne klant (HR) afgestemd welke hoeveelheden autorisaties, abonnementen en uitrijdkaarten worden opgenomen voor de komende 3 jaar. In principe geldt hiervoor de verwachte fte ontwikkeling voor de planperiode. Als startpunt worden de meest recente gerealiseerde aantallen genomen van de maand augustus 2 jaar voorafgaande²² aan de start van de tariefperiode.

De gebudgetteerde totale kosten van de PMC Parking worden zoveel mogelijk verbijzonderd naar de 3 hoofdproducten Publieksparkeren, Personeelsparkeren en Overige Mobility Services. De niet toewijsbare kosten worden verdeeld o.b.v. het aandeel van de hoofdproducten in de totale omzet. De totale kosten van de PMC Parking bestaan uit kosten die gemaakt worden door de afdeling SP&MS zelf, verhoogd met de 'toegerekende kosten van andere afdelingen buiten SP&MS. Het verschil tussen de doorbelasting o.b.v. commerciële tarieven en de integrale kosten wordt door middel van een extracomptabele correctie ("marktprijs kostprijs aanpassing") op de IFRS kosten in mindering gebracht om zo de aan Aviation en Security toerekenbare kosten te bepalen

Financiële verantwoording

Werkelijk omzet/ doorbelasting: In de administratie van SP&MS worden de verleende autorisaties, verstrekte abonnementen en uitrijdkaarten en de daarbij horende doorbelasting vastgelegd. Maandelijks wordt deze omzet doorbelast naar de interne afnemers.

Werkelijk kosten van de omzet/doorbelasting:

Na afloop van een kalenderjaar worden de totale kosten van de SP&MS zoveel mogelijk verbijzonderd naar de 3 hoofdproducten Publieksparkeren, Personeelsparkeren en Overige Mobility Services. De niet toewijsbare kosten worden verdeeld o.b.v. het aandeel van de hoofdproducten in de totale omzet. De totale kosten van de PMC Parking bestaan uit kosten die gemaakt worden door de afdeling SP&MS zelf, verhoogd met de toegerekende kosten van andere afdelingen buiten SP&MS.

Het verschil tussen omzet en kosten wordt als marktprijs kostprijscorrectie gecorrigeerd op de IFRS cijfers.

Beheerder

Sr. Manager Commercial Navigator

²² Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

D9 Schiphol Commercial - Continu onderzoek

Van: Schiphol Commercial (kostenplaats 74300 Customer Insights)

Aan: Aviation Other (kostenplaats 27000 A-Aviation Other)

Beschrijving doorbelasting

Doorbelasting aan Aviation door de Schiphol Commercial. De afdeling Customer Insights voert marktonderzoek uit onder consumenten, passagiers en zakelijke klanten van Schiphol Group.

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting

8044100 Other Income

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelastingen

Customer Insights, als onderdeel van de afdeling Marketing, Customer Insights en Passenger Experience verricht werkzaamheden/onderzoek voor meerdere PMC's. Het Continu onderzoek wordt deels uitgevoerd voor Aviation. Daartoe wordt van alle vragen van het Continu onderzoek vastgesteld op welke PMC de vraag betrekking heeft. Indien een vraag niet toe te rekenen is aan een PMC, maar op meerdere PMC's betrekking heeft, wordt deze vraag naar rato van de verhouding van de vragen die wel toe te rekenen zijn aan een specifieke PMC toegerekend. De verhouding van de vragen voor Aviation in relatie tot de totale kosten van het Continu onderzoek bepaalt de doorbelasting. Daarvoor wordt een doorbelasting gedaan (aan Aviation) voor het aandeel van de externe kosten in het Continu onderzoek (voor de uitvoering van het onderzoek wordt een extern bureau ingehuurd) plus de bijbehorende interne kosten (personeelskosten) inclusief opslagen voor overhead.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

De kosten die verband houden met het Continu onderzoek bestaan uit personeelskosten (verhoogd met opslagen voor overhead) en overige externe kosten (inhuur extern bureau). De personeelskosten voor de jaren 1, 2 en 3 van de tariefperiode worden aangepast voor Cao-ontwikkelingen en de sociale lasten. Deze aanpassingen worden op Schiphol Group niveau vastgesteld op basis van lopende Cao-afspraken en kaders van de Directie Schiphol met betrekking tot de loonontwikkeling. Voor de aanpassingen in de sociale lasten worden de verwachte premieontwikkelingen bij desbetreffende instanties opgevraagd (zoals Pensioenfonds). De overige externe kosten worden gebaseerd op het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (twee jaar²³ voorafgaand aan het eerste jaar van de tariefperiode). Deze kosten worden voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode). De verhouding (verdeelsleutel) van de vragen voor Aviation in relatie tot de totale kosten van het Continu onderzoek bepaalt de doorbelasting. Deze verhouding (verdeelsleutel) wordt op basis van de vraagstelling in het jaar voorafgaand aan de tariefperiode vastgesteld en geldt voor alle individuele jaren van de tariefperiode, omdat er geen driver beschikbaar is die de aard van de vragen kan voorspellen. Daarnaast is de verandering van de aard van de vragen zeer beperkt.

²³ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

De inzet van het aantal medewerkers van de afdeling Customer Insights wordt in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode (tijdens het Business Planproces) vastgesteld door de Directie Schiphol Commercial op basis van de kaders en normen afgegeven door de Directie Schiphol voor ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode.

Financiële verantwoording

100% doorbelasting van de werkelijke kosten voor ieder jaar van de tariefperiode. De werkelijke kosten worden geadmistreerd in de salarisadministratie (salariskosten en sociale lasten) en grootboek (overige externe kosten). Indien externe partijen gebruik maken van onderdelen van het Continu onderzoek, dan worden deze opbrengsten naar rato van de doorbelaste kosten toegerekend aan de interne gebruikers.

Beheerder

Sr. Manager Commercial Navigator

D10 Schiphol Commercial – VIP-centrum en Perscentrum

Van: Schiphol Commercial (kostenplaats: 73600 VIP-centrum)

Aan: Staven
Aviation Other (kostenplaatsen: 27000A-Aviation Other; 27005 A-Commercial-Aviation Other)

Beschrijving doorbelasting

Het VIP-centrum en het Perscentrum worden geëxploiteerd door de Schiphol Commercial. Het VIP-centrum (voor zover er sprake is van de afhandeling van passagiers en hun bagage) en het Perscentrum betreffen luchtvaartactiviteiten. Toerekening van kosten en opbrengsten vindt als volgt plaats.

Het Perscentrum biedt leden van het Koninklijk Huis, Ministers, Kamerleden, bestuurders van bedrijven, sporters etc., die via Schiphol reizen, de gelegenheid tot het geven van een persconferentie. De exploitatiekosten van het Perscentrum worden integraal toegerekend aan de PMC Aviation door middel van een doorbelasting. Indien het Perscentrum voor commerciële doeleinden wordt gebruikt dan is er sprake van een opbrengst/doorberekening tegen minimaal integrale kostprijs. Deze opbrengst komt ook door middel van een doorbelasting ten gunste van de PMC Aviation. Het aantal keer dat voor commerciële doeleinden gebruik gemaakt wordt van het Perscentrum is zeer marginaal. Indien het Perscentrum wordt gebruikt door het Koninklijk Huis, Ministers, Kamerleden, bestuurders van bedrijven, sporters etc. wordt het niet in rekening gebracht, maar wordt de integrale kostprijs doorbelast aan Staven.

De kosten voor het VIP centrum worden integraal door middel van een extracomptabele correctie toegerekend aan de PMC Aviation. Tegenover deze kosten wordt een gelijk bedrag aan opbrengsten toegerekend. Hierdoor resteert een voor de PMC Aviation kostenneutrale toerekening.

Het gebruik van VIP-faciliteiten door specifieke passagiers (o.a. Koninklijk Huis, Ministers) wordt niet in rekening gebracht bij de betreffende afnemers. Het beschikbaar stellen van deze faciliteiten betreft een representatieve activiteit van Schiphol Group. Het gebruik wordt tegen integrale kostprijs doorbelast door de Schiphol Commercial aan de directie (Staven, en vervolgens gealloceerd naar alle PMC's op basis van de algemene verdeelsleutel voor stafkosten, zie beschrijving allocatiesleutel A5 Staven). Andere klanten (bekende Nederlanders, klanten als gevolg van partnerships met airlines, directieleden en alle andere klanten die voor het product willen betalen) betalen wel en deze opbrengsten worden toegerekend aan de Schiphol Commercial. Het eventuele surplus van de opbrengsten blijft bij de Schiphol Commercial en dient als vergoeding voor de commerciële activiteiten die de Schiphol Commercial in samenhang met het VIP-Centrum uitvoert.

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Het Perscentrum bevindt zich fysiek binnen het VIP-centrum, dat door de Schiphol Commercial wordt geëxploiteerd. Het exploiteren van het Perscentrum gebeurt door dezelfde medewerkers die ook het VIP-centrum exploiteren. Toerekening van de kosten aan de PMC Aviation (en een gelijk bedrag aan opbrengsten) van het VIP-Centrum vindt plaats omdat het een luchtvaartactiviteit betreft.

Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting

4032000 charged costs

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelastingen

Het Perscentrum wordt primair gebruikt in verband met luchtvaartactiviteiten. Het perscentrum is nodig bij calamiteiten of nieuwsfeiten met betrekking tot luchtvaartactiviteiten. Voorbeeld van het gebruik van het

Perscentrum voor luchtvaart activiteiten zijn de diverse persconferenties na het neerstorten van de MH17 in de zomer van 2014.

Het Perscentrum wordt toegerekend aan de PMC Aviation. Indien het Perscentrum voor commerciële doeleinden wordt gebruikt dan is er sprake van een opbrengst/doorberekening tegen minimaal de integrale kostprijs. Indien het Perscentrum wordt gebruikt door het Koninklijk Huis, Ministers, Kamerleden, bestuurders van bedrijven, sporters etc. dan leidt dit niet tot een externe opbrengst maar wordt het gebruik bij Staven in rekening gebracht. Het beschikbaar stellen van deze faciliteit betreft, net als bij het VIP-centrum, een representatieve activiteit van RSG. Het gebruik wordt tegen integrale kostprijs doorbelast door de Schiphol Commercial aan de directie (Staven, en vervolgens gealloceerd naar alle PMC's op basis van de algemene verdeelsleutel voor stafkosten, zie beschrijving allocatiesleutel A5-Staven). Het gebruik van het Perscentrum wordt vastgelegd in het VIP-reserveringssysteem. De Sr. Manager Commercial Navigator draagt de verantwoordelijkheid voor de controle op de juistheid en de volledigheid van de kosten en opbrengsten van het Perscentrum.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

1. De integrale kosten van het Perscentrum bestaan uit: kosten voor personeel dat werkzaam is ten behoeve van het Perscentrum), huisvestingskosten van de ruimte (gebruik ruimte Terminal; D18 en werkplekken ICT), overige externe kosten (inclusief opslag voor overhead) verminderd met de verwachte externe opbrengsten. De gerealiseerde personeelskosten van het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (2 jaar²⁴ voorafgaand aan de tariefperiode) worden voor de jaren 1, 2 en 3 van de tariefperiode aangepast voor Cao-ontwikkelingen en de sociale lasten. Deze aanpassingen worden op Schiphol Group niveau vastgesteld op basis van lopende Cao-afspraken en kaders van de Directie met betrekking tot de loonontwikkeling. Voor de aanpassingen in de sociale lasten worden de verwachte premieontwikkelingen bij desbetreffende instanties opgevraagd (zoals Pensioenfonds). De huisvestingskosten voor het gebruik van een ruimte in de terminal inzake schoonmaak, onderhoud en energie (inclusief water) worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de externe partijen. Indien nog geen contracten zijn afgesloten voor alle jaren van de tariefperiode wordt het meest recent kalenderjaar (2 jaar voorafgaand aan de tariefperiode) als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode). De overige externe kosten worden gebaseerd op het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (twee jaar voorafgaand aan het eerste jaar van de tariefperiode). Deze kosten worden voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode). De overhead wordt bepaald zoals beschreven bij de inleiding van Bijlage 3.
2. Het gebruik van het Perscentrum wordt vastgelegd in het VIP-reserveringssysteem. Het grootste deel van de kosten betreffen vaste kosten, (zoals de huisvestingskosten (gebaseerd op de m2-foto op 1 juli in het jaar voorafgaand aan tariefperiode) en vaste personeelskosten die samenhangen met het ter beschikking houden van de faciliteit. Het gebruik van het Perscentrum voor Aviation doeleinden wordt bepaald o.b.v. vastlegging in het reserveringssysteem op peildatum 1 juli in het jaar voorafgaand aan de tariefperiode (terugkijkend 12 maanden) en wordt voor de jaren van de tariefperiode gelijk verondersteld, omdat geen driver beschikbaar is die het gebruik (grotendeels incidenteel) kan voorspellen. Het gebruik heeft gezien de grote vaste component weinig invloed op de kosten.

²⁴ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

Financiële verantwoording

Doorbelasting van de kosten van het Perscentrum aan Aviation geschiedt voor ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode op basis van een voorcalculatie. Aan de hand van de nacalculatie worden de werkelijke kosten voor ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode alsmede eventuele opbrengsten voor ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode (zowel interne opbrengsten door doorbelasting aan Staven als externe opbrengsten) van het Perscentrum aan het einde van ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode verrekend.

Beheerder

Sr. Manager Commercial Navigator

D11 Schiphol Commercial - Passenger Experience

Van: Schiphol Commercial (kostenplaats 74200 PX Experience and Marketing)

Aan: Aviation/Other (kostenplaats 27005 A-Commercial-Aviation Other)

Beschrijving doorbelasting:

Passenger Experience is gericht op het continue verbeteren van de klantbeleving op Schiphol Airport. Hierbij staat de samenwerking met alle bedrijfsonderdelen en partners zoals luchtvaartmaatschappijen, winkels en douane centraal.

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting

4032000 Charged Costs

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelastingen

De doorbelasting is gebaseerd op de integrale kostprijs, derhalve worden de werkelijke salariskosten (inclusief sociale lasten) verhoogd met de opslagen voor overhead (zie voor bepaling van de overhead de inleiding van Bijlage 3).

Wijze en frequentie van meten:

Consultatie

1. De kosten die verband houden met de doorbelasting van Passenger Experience bestaan uit personeelskosten van medewerkers die zich volledig of een deel van hun tijd bezighouden met werkzaamheden ten behoeve van Passenger Experience (verhoogd met opslagen voor overhead). De personeelskosten voor de jaren 1, 2 en 3 van de tariefperiode worden aangepast voor Cao-ontwikkelingen en de sociale lasten. Deze aanpassingen worden op Schiphol Group niveau vastgesteld op basis van lopende Cao-afspraken en kaders van de Directie Schiphol met betrekking tot de loonontwikkeling. Voor de aanpassingen in de sociale lasten worden de verwachte premieontwikkelingen bij de desbetreffende instanties opgevraagd (zoals Pensioenfonds).
2. De inzet van de medewerker(s) Passenger Experience wordt in het jaar voorafgaand aan drie jaar tariefperiode vastgesteld door de manager Marketing Customer Insights and Passenger Experience op basis van een verdeling van de activiteiten van de fte's voor de activiteit Passenger Experience voor Aviation en Non-Aviation.

Financiële verantwoording

De werkelijke kosten van de inzet van de medewerker(s) Passenger Experience ten behoeve van Aviation worden doorbelast. Deze inzet wordt bepaald op basis van inschatting van het management van de betreffende afdeling.

Beheerder

Sr. Manager Commercial Navigator

D12 Schiphol Commercial - Customer Contact Center en Mobiele Persoonlijke Assistentie

Van: Schiphol Commercial (kostenplaats 74200 PX Experience and Marketing)

Aan: Aviation/Other (kostenplaats 27005 A-Commercial-Aviation Other)

Beschrijving doorbelasting

De doorbelasting bestaat uit een tweetal activiteiten, te weten Customer Contract Center en Mobiele Persoonlijke assistentie.

Het Customer Contact Center (CCC) verricht de volgende werkzaamheden:

- Het beantwoorden van Schiphol-gerelateerde vragen en het oplossen van problemen
- Het beantwoorden van klantfeedback
- Engagement op social media (proactief)
- Het beantwoorden en doorverbinden ("warm") van binnenkomende gesprekken voor medewerkers van Schiphol Group.
- Afhandelen van front- en backoffice taken voor Privium en Parking.
- Rapportage, registratie en analyse van data en klantcontacten
- Actualiseren van de kennisbank
- Voor Eindhoven Airport wordt dezelfde dienstverlening verricht

Het CCC is via de volgende kanalen onze publieksgroepen van dienst:

- Telefoon
- E-mail
- Chat
- Social
- Whatsapp
- Facebook Messenger
- Videocall

De Mobiele Persoonlijke Assistenten (MPA) verrichten de volgende werkzaamheden:

- Beantwoorden van Schiphol gerelateerde vragen van alle publieksgroepen op locatie Schiphol Centrum in het gehele terminal gebouw.
- Meelopen, uitleggen, extra hulp organiseren of in gesprek gaan met ketenpartners om problemen van publieksgroepen op te lossen
- Registratie en indien mogelijk afhandelen van klantfeedback
- Vertegenwoordiging van de MPA neemt dagelijks deel aan de operationele briefing
- Omroepen van live berichten in verschillende (vreemde) talen en/of het activeren van de omroepcomputer met geautomatiseerde omroepberichten
- Rapportage, registratie en analyse van data en klantcontacten

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting

4032000 Charged Costs

Bedrijfseconomische grondslag voor doorbelasten

De activiteiten voor het Customer Contact Center, alsmede voor Mobiele Persoonlijke Assistentie zijn uitbesteed aan een externe partij en vastgelegd in een contract. De doorbelasting van de kosten van deze twee activiteiten aan Aviation vindt plaats op basis van gebruik.

Gezien de aard van de werkzaamheden, zijn de kosten van het CCC en MPA niet direct aan één gebruiker toe te wijzen. De toerekening aan de verschillende gebruikers vindt plaats op basis van de logging van het klantcontact voor zowel het CCC als MPA. De logging wordt gedaan door het externe bureau. Op basis van de contactredenen vindt toewijzing plaats aan een gebruiker. Vervolgens ontstaat een procentuele verdeling van het klantcontact per gebruiker, welke wordt gehanteerd voor de verdeling van de uitbestede kosten.

De informatie welke wordt versterkt via het omroepsysteem betreft een 100% luchtvaartactiviteit en heeft daarmee in tegenstelling tot het voorgaande slechts één gebruiker. De kosten met betrekking tot het omroepsysteem worden daarom voor volledig toegerekend aan Aviation.

De doorbelasting is gebaseerd op de integrale kostprijs, derhalve worden de werkelijke uitbesteding verhoogd met de opslagen voor overhead (zie voor bepaling van de overhead de inleiding van Bijlage 3).

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

De kosten die verband houden met het CCC en MPA bestaan uit de kosten die uit hoofde van de uitbestedingscontracten voor deze activiteiten worden geboekt op de grootboekrekening 'overige externe kosten' (inhuur extern bureau). Deze overige externe kosten worden gebaseerd op het meest recente gerealiseerde kalenderjaar (twee jaar voorafgaande aan het eerste jaar van de tariefperiode). Deze kosten worden voor de drie jaar van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaand aan de tariefperiode).

Het aandeel van de contacten/vragen voor Aviation in relatie tot het totaal aantal contacten/vragen bij het CCC en MPA leidt tot een verhouding per gebruiker. De aantallen klantcontacten worden op basis van contactredenen in de loggingtool geregistreerd. Ieder klantcontact wordt toegewezen aan een gebruiker. Dit leidt tot een verdeling van de overige externe kosten en deze geldt voor de (gehele) looptijd van het Toerekeningssysteem. De logging van 2 jaar²⁵ voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode wordt gehanteerd.

De inhuur die zich bezighoudt met het verstrekken van informatie via het omroepsysteem betreft een 100% luchtvaartactiviteit. De kosten met betrekking tot het omroepsysteem worden daarom voor 100% toegerekend aan Aviation.

Wijzigingen in de verhoudingen per gebruiker van het CCC en MPA in de vraagstelling in jaar 2 en 3 kunnen zich voordoen, maar zijn op voorhand niet te voorspellen. De voorspelling is niet mogelijk, omdat er geen drivers zijn die direct verband houden met de trend van de vraagstelling. Bijvoorbeeld de driver: de verwachte passagiersaantallen in jaar 2 en 3 heeft niet direct een verband met de verhouding van de vraagstelling, omdat de vraagstelling afhankelijk is van het gedrag van de passagier en niet van het aantal passagiers. Over het toekomstig gedrag (en de ontwikkeling daarvan) zijn geen kengetallen beschikbaar. De verhouding van de doorbelasting per gebruiker voor de jaren 1, 2 en 3 blijft derhalve gelijk. Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode wordt verwezen naar categorie 10 overige externe kosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

²⁵ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 4.1.

Financiële verantwoording

De werkelijke overige externe kosten voor CCC en MPA en ten behoeve van Aviation worden doorbelast op basis van de in het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode vastgestelde verhouding.

Beheerder

Sr.Manager Commercial Navigator

3.4 Doorbelastingen OU IT&Data

Uitgangspunt voor de kosten en opbrengsten van IT&Data (IT&D) is dat zij in principe direct gealloceerd worden m.b.v. de IT&D-allocatiesleutel. In sommige gevallen wordt er echter gebruik gemaakt van IT&D-diensten door entiteiten die geen onderdeel maken van de afdelingen en/of PMC's waar de sleutelberekening op is gebaseerd.

3.5 Doorbelastingen Schiphol Projects

In de navolgende paragrafen volgt een beschrijving per doorbelasting vanuit de Schiphol Projects. Zie voor een totaaloverzicht doorbelastingen paragraaf 3.1.

D1 Schiphol Projects – Uren

Van: Schiphol Projects (kostenplaats 80000 t/m 80040)

Aan: Staven, Aviation, IT&D, Schiphol Commercial

Beschrijving doorbelasting

Projectbureau Luchthaven Schiphol (Schiphol Projects) voert het projectmanagement over de grote infrastructurele projecten op Schiphol, alsmede groot onderhoud projecten, kleine projecten en modificaties. Daarbij moet gedacht worden aan de aanleg van een nieuwe baan of het groot onderhoud aan een baan of de terminal. Ook betreft dit kleine projecten en modificaties, dit zijn bijvoorbeeld aanpassingen in de terminal. Schiphol Projects belast de kosten voor het projectmanagement, (bouw)toezicht en projectondersteuning door aan opdracht gevende OU's. Deze doorbelasting betreft projectmanagement uren die door interne en externe medewerkers van Schiphol Projects worden verantwoord op projecten van de opdracht gevende OU's. Elk project kent de volgende projectfasering conform de STAP-methode: Starting up a project (opstarten en voorbereiden van een project), Initiating a project (starten van een project) en Delivery stages (productrealisatie).

De projecturen in de Starting up of Initiation fase zijn niet activeerbaar, deze worden ten laste van de exploitatie van de opdrachtgevende OU gebracht waarmee de kosten de allocatiesleutel van de kostenplaats van de betreffende afdeling mee krijgen. De Starting up fase betreft het proces waarin het werk wordt verricht om de noodzakelijke toestemming te verkrijgen voor de uitvoering van het project. Na goedkeuring door de CLB (zie procesbeschrijving in par. 5.2.6.) kan de Initiation fase starten. De Initiation fase betreft het proces waarin het projectplan wordt opgesteld voorafgaand aan de start van de delivery stages (productrealisatie)

Projecturen die zich in een of meer Delivery Stages bevinden zijn activeerbaar. Na oplevering worden de kosten gealloceerd conform de PMC-sleutel van de betreffende asset. Tijdens de Delivery stages worden de activiteiten ondernomen om het projectresultaat te realiseren en de feitelijke assets op te leveren

Reden van doorbelasting

3. Kosten te activeren bij ontvanger of kosten ten laste van de exploitatie te brengen bij ontvanger.

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting

4022000 Charged project costs

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelastingen

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

Bij een project kan sprake zijn van de inzet van interne medewerkers, inzet van externe medewerkers, dan wel een combinatie van de twee voorgaande. Deze interne medewerkers en de externe medewerkers hebben een andere wijze van bepalen van het uurtarief en daarmee ook van de hoogte van het tarief per uur.

Inzet interne medewerkers

Het tarief van interne medewerkers (functies) wordt berekend door de directe personeelskosten te verhogen met een opslag voor uren overhead & management en overige indirecte kosten, rekening houdend met declarabiliteit (zie hiervoor ook beschrijving in par. 6.2. van het hoofddocument).

In aanvulling op deze beschrijving geldt bij Schiphol Projects bij het toerekenen van overhead een correctie (afslag) voor die functiegroepen die weinig gebruik maken van overhead (bijvoorbeeld opzichters als

buitenfunctie). De correctie is gebaseerd op een ervaringspercentage en kan jaarlijks worden geactualiseerd.

Inzet externe medewerkers

Verwezen wordt naar de beschrijving in paragraaf 6.2 van het hoofddocument.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

1. De kosten die verband houden met het voeren van het Projectmanagement bestaan uit personeelskosten (verhoogd met opslagen voor interne overhead), inhuur extern personeel en overige externe kosten (advieskosten). De personeelskosten voor de jaren 1, 2 en 3 van de tariefperiode worden aangepast voor Cao-ontwikkelingen en de sociale lasten. Deze aanpassingen worden op Schiphol Group niveau vastgesteld op basis van lopende Cao-afspraken en kaders van de Directie Schiphol met betrekking tot de loonontwikkeling. Voor de aanpassingen in de sociale lasten worden de verwachte premieontwikkelingen bij desbetreffende instanties opgevraagd (zoals Pensioenfonds). De kosten per eenheid voor inhuur van extern personeel worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de externe partijen. Indien nog geen contracten zijn afgesloten voor alle jaren van de tariefperiode wordt het meest recent kalenderjaar (2 jaar²⁶ voorafgaand aan de tariefperiode) als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode).

De overige externe kosten worden begroot voor de tariefperiode o.b.v. voorziene activiteiten en bijbehorende uitgaven.

2. De inzet van het aantal medewerkers (intern en extern) als zowel de inzet van adviseurs van de afdeling Schiphol Projects wordt in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode bepaald op basis van het Aviation Development Plan en door de Directie Schiphol Projects (tijdens het Business Plan proces) vastgesteld op basis van normen en kaders afgegeven door de Directie Schiphol voor ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode.

De correctie van de afslag van de overhead (zoals beschreven bij inzet van medewerkers) wordt voor de jaren van de tariefperiode gebaseerd op ervaringspercentage van de gerealiseerde 5 kalenderjaren voorafgaand aan de tariefperiode. De declarabiliteit (zoals beschreven bij inzet van medewerkers) wordt voor de jaren van de tariefperiode gebaseerd op ervaringspercentage van de gerealiseerde 5 kalenderjaren voorafgaand aan de tariefperiode.

Financiële verantwoording

De gerealiseerde kosten worden voor ieder jaar van de tariefperiode op grond van urenregistratie doorbelast. Voor wat betreft de interne uren is dit gebaseerd op het uurtarief dat voorafgaand aan ieder jaar van de tariefperiode opnieuw wordt vastgesteld. De achtergrond van de jaarlijkse aanpassing van de uurtarieven is om te voorkomen dat bijvoorbeeld door wijzigingen in de verhouding tussen externe en interne medewerkers gedurende de jaren het exploitatieresultaat oploopt (zie ook D2 Schiphol Projects). De aanpassing van het uurtarief betreft uitsluitend een verschuiving van resultaat (zowel positief als negatief) van het exploitatieresultaat naar de projectmanagement activiteit (zowel KISMI als te activeren).

Beheerder

Senior manager projectmanagementondersteuning

²⁶ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

D2 Schiphol Projects – Exploitatieresultaat

Van: Schiphol Projects (kostenplaats 80000 Schiphol Projects Specials)

Aan: Staven, Aviation, IT&Data, Schiphol Commercial

Beschrijving doorbelasting

Doorbelasting van het exploitatieresultaat van de Schiphol Projects. Het exploitatieresultaat van de Schiphol Projects wordt begroot op 0 (nihil) vanwege het feit dat Schiphol Projects behandeld wordt als een Service Unit. In de werkelijkheid kan echter een (beperkt) positief dan wel negatief exploitatieresultaat ontstaan door verschillen tussen gebudgetteerde en werkelijk kosten alsmede verschillen tussen ingeschatte variabelen zoals declarabiliteit en beschikbare uren.

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting

Diverse grootboekrekeningen waarop Activa (al dan niet in aanbouw) worden geadmistreerd en 4021100 Costs related to projects KISMI

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

Werkelijk resultaat naar rato van het projectvolume (projectkosten).

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

Het exploitatieresultaat van Schiphol Projects wordt voor de jaren van de tariefperiode gebudgetteerd op nul. In de werkelijkheid kan echter een (positief dan wel negatief) exploitatieresultaat ontstaan, doordat het uurtarief wordt vastgesteld op basis van de gebudgetteerde kosten en deze in werkelijkheid kunnen afwijken.

Financiële verantwoording

Het exploitatieresultaat wordt per individueel jaar van de tariefperiode vastgesteld en doorbelast naar rato van het projectvolume, aan de OU's die een doorbelasting ontvangen voor de projectmanagement diensten van Schiphol Projects (zie D1). Een positief of negatief resultaat van de Schiphol Projects betreft per definitie een resultaat uit projectmatige activiteiten.

Beheerder

Senior manager projectmanagementondersteuning

3.6 Doorbelastingen Staven

In de navolgende paragraaf volgt een beschrijving per doorbelasting vanuit de kostenplaatsen van Staven. Zie voor een totaaloverzicht doorbelastingen paragraaf 3.1.

D1 Staven (Strategy & Airport planning) – Aviation Costs

Van: Staven (kostenplaats 16670 S&AP Aviation Costs)

Aan: Aviation/Other (kostenplaats 27010 A-Environmental Capacity)

Beschrijving doorbelasting

Doorbelasting Aviation kosten aan Environmental Capacity.

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting

4032000 Charged costs

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelastingen

De regels omtrent het stijgen en landen van vliegtuigen zijn neergelegd in het Luchthavenverkeerbesluit. De afdeling Strategy & Airport planning houdt nauwlettend oog op het voldoen aan de gestelde eisen en waar mogelijk knelpunten kunnen optreden adviseert de afdeling over verbeteringen voor de luchtvaartsector alsmede over het terugdringen van hinder voor de omgeving. Daartoe worden ook een gebruiksplan en de capaciteitsdeclaratie opgesteld. Gelet op het publieke belang van Schiphol en de maatschappelijke taak die Schiphol heeft, is de afdeling Strategy & Airport planning binnen Schiphol hiermee belast, mede om uitvoering te geven aan de artikelen 8.3, 8.18, 8.19 en 8.25a van de Wet luchtvaart. De impact op bouwmogelijkheden in de omgeving van Schiphol is neergelegd in het Luchthavenindelingbesluit.

De Strategy & Airport planning is dan ook belast met het kijken waar een balans is aan te brengen tussen de kwaliteit van het netwerk en een gezonde leefomgeving voor de bewoners in de omgeving van Schiphol. Artikel 8.7 van de Wet luchtvaart ziet hierop toe, gelet op het belang van veiligheid en geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.

De afdeling Strategy & Airport planning richt zich op het vergroten van de Quality of Life in de omgeving van de nationale luchthavens van Royal Schiphol Group in relatie tot de Quality of Network, door actief met stakeholders in gesprek te gaan en duurzame oplossingen te ontwikkelen voor doelstellingen die spelen op het gebied van leefkwaliteit. Hierbij kan gedacht worden aan omgevingsbeleid, hinder beperkende maatregelen, verlagen van emissies en invulling geven aan afspraken met de verschillende stakeholders in de omgeving van de luchthavens. Het doel is hierbij het verstevigen van het maatschappelijk draagvlak (voor onze license to operate & grow) en het uitvoeren van de missie van Royal Schiphol Group: het verbinden van Nederland met de wereld.

Binnen het takenpakket van Strategy & Airport planning vallen o.a.:

- Actieve samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) ten behoeve van perspectief voor de ontwikkeling van Schiphol op de middellange termijn,
- Airspace Planning; Opstellen van de Luchtruim Visie en Strategisch Plan voor de periode t/m 2035 en het consulteren, vaststellen en uitvoeren van het Uitvoeringspakket met hinder beperkende maatregelen, i.s.m. o.a. het Ministerie van IenW, LVNL en Nederlandse homecarriers.
- Spatial Planning; Afstemming van ruimtelijke ontwikkelingsplannen met bestuurders uit de regio, i.r.t. de ontwikkelingen in het Luchtruim. Hier worden onderwerpen besproken die ook een relatie hebben met het ontwikkelpotentieel van de luchthaven. Onderwerpen zoals woningbouw, vliegveiligheid en bereikbaarheid en alle processen die direct te maken hebben met de functie van Schiphol als luchthaven.

- Deelname aan en werkzaamheden in relatie tot de rol van de exploitant in de Omgevingsraad Schiphol, voor zover die werkzaamheden naar hun aard aansluiten bij werkzaamheden die eerder zijn verricht in het kader van de Alderstafel Schiphol.
- Implementeren van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) voor Schiphol waarmee 500.000 vliegbewegingen wettelijk wordt geborgd,
- Vergroten van de ruimte voor verdere ontwikkeling van de Mainport Schiphol binnen de kaders van veiligheid, geluid en efficiency (w.o. capaciteit) ten aanzien van luchtvaartactiviteiten.
- Ontwikkelen van de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad in (operationele) samenhang met Schiphol conform de uitgangspunten van de verschillende Aldersakkoorden. Het betreft niet de daadwerkelijke ontwikkeling van deze regionale luchthavens. Dit is onderdeel van Schiphol's 'licence to grow', oftewel de lange termijn Mainportontwikkeling. De regionale luchthavens hebben daarmee integraal met het primaire luchthavenproces op Schiphol te maken.
- Verder verduurzamen van de luchtvaartoperatie in het luchtruim o.a. door ontwikkeling van het nieuwe operationeel concept met 'continuous descent approach' (glijvluchten). Hierbij dient er meer aandacht te komen voor emissies, naast de focus die er momenteel is op geluid.

De kosten (advieskosten) van deze kostenplaats worden volledig doorbelast aan OU Aviation.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

1. De kosten die verband houden met bovenstaande activiteiten bestaan uit overige externe kosten (advieskosten). De overige externe kosten worden gebaseerd op het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (twee jaar²⁷ voorafgaand aan het eerste jaar van de tariefperiode). Deze kosten worden voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).
2. Voor het vertegenwoordigen van de luchthavens Rotterdam en Eindhoven in de Omgevingsraad Schiphol wordt € 5.000 in mindering gebracht op de doorbelasting. Deze correctie wordt ieder individueel jaar van de tariefperiode toegepast.

Financiële verantwoording

De doorbelasting naar Aviation vindt plaats op basis van de werkelijk gerealiseerde kosten per individueel jaar van de tariefperiode op de kostenplaats S&AP Aviation Costs onder aftrek van het volgende:

1. Een bedrag van € 5.000 wordt gefactureerd aan de regionale luchthavens voor het vertegenwoordigen van de luchthavens Rotterdam en Eindhoven in de Omgevingsraad Schiphol. Lelystad heeft een eigen vertegenwoordiger in de Omgevingsraad Schiphol.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

²⁷ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

D2 Staven (Projectgerelateerde kosten aan Schiphol Projects en IT&D)

Van: Kostenplaats 15080 Finance - Project Control
Kostenplaats 17015 Procurement & Contracting Contractmanagement

Aan: Schiphol Projects (kostenplaats 80000 Schiphol Projects Specials)
IT&D (kostenplaats 61000 IT&D, CIO Office)

Beschrijving doorbelasting

Doorbelasting van projectgerelateerde kosten aan Schiphol Projects.

Reden van doorbelasting

4. Vereenvoudiging allocatie

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting

4032000 Charged costs

Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten

De afdelingen Projectcontrol en Contractmanagement zijn gecentraliseerd en hierbij is het uitgangspunt gehanteerd van hub & spoke. Dit houdt in dat ondersteunende functies hiërarchisch zijn gecentraliseerd (hub), maar dat zij functioneel activiteiten verrichten ten behoeve van de diverse organisatieonderdelen (spoke). Voor een aantal specifieke project-gerelateerde kosten is het hierdoor noodzakelijk geworden om een doorbelasting richting Schiphol Projects en IT&D toe te passen, zodat Schiphol Projects en IT&D deze kosten vervolgens meenemen in hun kostprijsbepaling (zie ook D1 en D2 Schiphol Projects en allocatie IT&D).

De doorbelasting geldt voor:

1. Finance - Projectcontrol

De groep projectcontrollers binnen Finance bestaat uit een manager, senior projectcontrollers en overige projectcontrollers. De senior projectcontrollers schrijven uren, die rechtstreeks op de projecten terecht komen (zie ook paragraaf uren schrijven in hoofddocument). De overige projectcontrollers schrijven geen uren, omdat zij aan een groot aantal veelal kleinere projecten werken. De manager schrijft deels voor 50% op specifieke projecten en is voor 50% werkzaam als coördinator en leidinggevende van de afdeling.

De doorbelasting wordt bepaald door de kosten van de overige projectcontrollers, aangevuld met 50% van de kosten van de manager.

Per saldo worden dus alle kosten van de afdeling Finance – Projectcontrol rechtstreeks verantwoord op projecten dan wel doorbelast naar de afdelingen Schiphol Projects, IT&D.

2. Procurement & Contracting - Contractmanagement

Binnen de afdeling Contractmanagement is een specifiek aantal fte belast met contractmanagement rondom projecten (Contractmanagement Main Contracts). De kosten hiervan worden doorbelast aan Schiphol Projects zodat ook deze kosten meegenomen kunnen worden in de kostprijsbepaling van Schiphol Projects dan wel IT&D.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

1. De kosten die verband houden met bovenstaande doorbelasting bestaan uit de directe personeelskosten. De personeelskosten voor de jaren 1, 2 en 3 van de tariefperiode worden

- aangepast voor Cao-ontwikkelingen en de sociale lasten. Deze aanpassingen worden op Schiphol Group niveau vastgesteld op basis van lopende Cao-afspraken en kaders van de Directie Schiphol met betrekking tot de loonontwikkeling. Voor de aanpassingen in de sociale lasten worden de verwachte premieontwikkelingen bij desbetreffende instanties opgevraagd (zoals Pensioenfonds). De kosten per eenheid voor inhuur van extern personeel worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van contractuele afspraken met de externe partijen. Indien nog geen contracten zijn afgesloten voor alle jaren van de tariefperiode wordt het meest recent kalenderjaar (2 jaar²⁸ voorafgaand aan de tariefperiode) als basis genomen en dit basisjaar wordt aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaande aan de drie jaar tariefperiode).
2. De inzet van het aantal medewerkers wordt in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode bepaald op basis van het Aviation Development Plan en vastgesteld op basis van normen en kaders afgegeven door de Directie Schiphol voor ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode.

Financiële verantwoording

De gerealiseerde kosten worden voor ieder jaar van de tariefperiode doorbelast op grond van de werkelijke bezetting van betreffende functies (projectcontrol en contractmanagement) en werkelijke tijdbesteding aan niet specifieke projecten (kostenexperts).

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

²⁸ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

3.7 Doorbelastingen deelnemingen

In de navolgende paragrafen volgt een beschrijving per doorbelasting vanuit deelnemingen. Zie voor een totaaloverzicht doorbelastingen paragraaf 3.1.

D1 Schiphol Telematics - connectivity diensten

Van: Bedrijf 910 Schiphol Telematics

Aan: Diverse organisatorische eenheden (kostenplaats wisselt per activiteit)

Beschrijving doorbelasting

Doorbelasting van diensten die door Schiphol Telematics (ST) worden uitgevoerd ten behoeve van diverse OU's. ST is een 100% dochter van Schiphol Group. ST levert netwerkdiensten aan diverse interne Schiphol Group afdelingen binnen de Aviation, Schiphol Commercial en IT&D.

De geleverde diensten hebben betrekking op telecommunicatie (spraak) en netwerkdiensten t.b.v. datatransport. Het transport van data vindt plaats via de door ST verhuurde bekabeling (koper en glas) in de terminal (alles op de locatie Schiphol – airside, landside, terminal en gebouwen) bijvoorbeeld ten behoeve van de brandweerposten en het gebouw voor sneeuw- en gladheidmaterieel, maar ook GMI camera netwerk, PCI parkeer betaalautomaten, WiFi diensten en LORA diensten. ST levert deze diensten zowel aan derden als aan de OU Aviation tegen vergelijkbare marktconforme tarieven.

Reden van doorbelasting

1. Wettelijk/verslaggevingstechnisch

Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting

8033100 One off revenue

8034100 Subscription revenue

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
- Beschikbaar stellen kastruime in technische ruimten
- LAN (Ethernet) aansluitingen
- Digitale vaste verbindingen (64 Kbit/s – 2 Mbit/s)
- Internetverbindingen (GMI-camera netwerk)
- Wireless LAN-connectiviteit (WiFi, LORA)
- Netwerk security services (firewalling, VPN, proxy)
- Internet Protocol TeleVision (IPTV)
- Telefonie diensten (CUTEL, TENS, AMS/IMS)
- Radiocommunicatiediensten (DTRS, RADIOCOM)
- Flow Measurement System (FMS)
- C2000: indoordekking voor landelijk communicatiesysteem hulpdiensten²⁹

²⁹ Betreft een nieuwe dienst met ingang van 1/1/2023 op aanwijzing van de overheid. Tot 2023 valt dit nog onder verantwoordelijkheid van de politie.

Daarnaast schrijven projectmanagers van ST uren op CAPEX projecten van IT&D.

De diensten van ST worden over het algemeen geleverd in een full serviceconcept, op basis van een abonnementsstarief 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 24/7 storingsmeldingen aanneemt. ST heeft hiervoor 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.
- *Pro-actief beheer op het actieve netwerk*. ST draagt zorg voor het beheer van het actieve netwerk.
- *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 customer team van ST.

ST acteert als een regieorganisatie en orkestreert de vraag en aanbod van netwerk en telecomdiensten. ST maakt gebruik van hoogwaardige dienstverleners voor de realisatie, het leveren en het beheer van diensten en is daartoe een langdurende strategische samenwerking aangegaan met een aantal dienstverleners. Hiermee borgt ST de flexibiliteit, kwaliteit en innovatie met betrekking tot haar dienstverlening.

Het abonnementsstarief per maand is opgebouwd uit de volgende kostencomponenten:

1. Afschrijvingskosten gebaseerd op de investeringen in productiemiddelen die nodig zijn voor het leveren van de dienst;
2. Financieringskosten (toegerekende wacc) voor de investeringen en de daarbij behorende projectkosten;
3. Kosten van de services: beheer, onderhoud, storingsopvolging, registratie in het geautomatiseerd kabel- en ader registratiesysteem, registratie in beheer- en monitoringssystemen, instandhouding van het CAD-systeem, customer support;
4. Overheadkosten: Directie ST, facturatie, Sales en Marketing (accountmanagement); 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.

Naast het maandelijkse abonnementsstarief, brengt ST ook eenmalige aansluitingskosten in rekening bij Schiphol Group.

Deze kosten bestaan uit de ingekochte diensten van toeleveranciers. Hier bovenop wordt een opslag berekend voor huisvestingskosten en kosten van overhead.

De diensten worden individueel doorgerekend aan de verschillende afdelingen binnen Schiphol Group, grotendeels als onderdeel van het IT&D kostprijsmodel, maar deels ook rechtstreeks.

Het commercieel in rekening gebrachte tarief door ST aan de Schiphol Group onderdelen Aviation en Security (grotendeels via ICT) wordt voor Wet luchtvaart herberekend op basis van de integrale kostprijs. Het verschil tussen het commerciële tarief en de integrale kostprijs wordt door middel van een extracomptabele correctie ("marktprijs kostprijs aanpassing") op de IFRS kosten in mindering gebracht om de aan Aviation en Security toerekenbare kosten te bepalen.

Wijze en frequentie van meten:

Consultatie

1. De integrale kosten bestaan uit de volgende kosten: personeelskosten (inclusief opslag voor overhead), overige externe kosten en afschrijvings- en vermogenskosten. De personeelskosten voor de jaren 1, 2 en 3 van de tariefperiode worden aangepast voor Cao-ontwikkelingen en de sociale lasten. Deze aanpassingen worden op Schiphol Group niveau vastgesteld op basis van lopende Cao-afspraken en kaders van de Directie Schiphol met betrekking tot de loonontwikkeling. Voor de aanpassingen in de sociale lasten worden de verwachte premieontwikkelingen bij desbetreffende instanties opgevraagd (zoals Pensioenfonds). De overige externe kosten worden gebaseerd op het meest recent gerealiseerde kalenderjaar (twee jaar³⁰ voorafgaand aan het eerste jaar van de tariefperiode). Deze kosten worden voor de drie jaren van de tariefperiode aangepast met de jaarlijkse CPI zoals in het Centraal Economisch Plan opgenomen (gepubliceerd in het eerste kwartaal van het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode). De afschrijvingskosten en vermogenskosten van de activa van Schiphol Telematics worden voor de drie jaren van de tariefperiode vastgesteld op basis van de in het activaregister vastgelegde historische kosten en boekwaarde (o.b.v. de historische kosten worden de afschrijvingskosten bepaald en op basis van de boekwaarde worden de vermogenskosten bepaald). De doorbelasting vindt plaats inclusief de opslag voor overhead (zoals beschreven bij de inleiding van Bijlage 3).
2. De hoeveelheden diensten gedurende de tariefperiode worden op de volgende wijze vastgesteld: de basis is de actuele hoeveelheid diensten in het contractregister van ST op 1 juli in het jaar voorafgaand aan de 3 jaar tariefperiode. Deze basis wordt aangepast door voorafgaand aan de 3 jaar tariefperiode door: De investeringen en projecten (opgenomen in het Aviation Development Plan) die van invloed zijn op aantal diensten dat ST levert ten behoeve van IT&D en De ontwikkelingsplannen van nieuwe diensten (opgenomen in het business plan van ST) die ST gaat leveren aan IT&D.

Financiële verantwoording

Voor ieder jaar van de tariefperiode wordt o.b.v. het contractenregister van Schiphol Telematics de werkelijke kosten doorbelast naar de afnemer OU ICT.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

³⁰ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 3.1.

Bijlage 4 TS 22-24
Allocaties per
kostenplaats

Inhoudsopgave

4	Allocaties per kostenplaats	3
4.1	Inleiding	3
4.2	Allocaties OU Aviation	6
A1a	Aviation/AO&AP – Aviation Business Development (ABD), Process Performance & Improvement (PPI), Day2Day Operations (DDO),	7
A1b	Aviation/ASM – Asset Continuity - Outside	10
A1d	Aviation/SSE – Fire Brigade, Crisis & Safety Training	12
A1j	Aviation/Other – Commercial doorbelastingen en Environmental Capacity	15
A2a	Aviation/ASM – AC Inside, Passenger Facilities, Luggage	17
A3a	Aviation/SSE – Safety, Security & Environment	20
A4a	Aviation/ASM – Infra Utilities	23
A5a	Aviation/AO&AP – Landzijdige infrastructuur	25
A6a	Aviation/Other – Havengelden	33
A7b	Aviation/Other	34
A7d	Aviation/SSE – Stafafdelingen SSE	36
A7e	Aviation/AO&AP – Operational Planning	38
A7f	Aviation/SSE – Health, Safety & Environment	40
A7h	Aviation/SSE – Business Platform IT	42
A7i	Aviation/AO&AP – PPI en APOC	46
A9c	Aviation/ASM – Stafafdelingen Assetmanagement	48
A9d	Aviation/AO&APOPS – Stafafdelingen Airport Operations & Aviation Partnerships	51
A10a	Aviation/ASM – AC Inside Terminal Overall	53
A12a	Aviation/ASM – Gebruik wagenpark	61
A13a	Aviation/Other – Pier A project (kismi)	64
4.3	Allocaties Schiphol Commercial	66
A4	Schiphol Commercial – AGP/Privium	67
A8	Schiphol Commercial – Customer Insights	69
	Allocaties Real Estate en Rental Terminal	71
4.4	Allocaties IT&Data	72
4.5	Allocaties Schiphol Projects	86
4.6	Allocaties Staven en Concern	87
A2	Staven/HR-Staff Facility management – Huisvesting medewerkers	88
A3	Staven/HR-Staff Facility Management – Overige kosten	90
A4	Staven/Treasury - Verzekeringskosten	92
A5	Staven en Concern	94
A6	Staven – Human Resources en Concern	96
A8	Staven – Pier A project (afdelingskosten)	97
4.7	Allocaties deelnemingen Alliances & Participations	99

4 Allocaties per kostenplaats

4.1 Inleiding

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 (Aviation en/of Security).

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 waarna op de balans de activeerbare kosten worden geboekt. In de exploitatie resulteert zodoende het saldo aan personeelskosten of financieringslasten dat direct in de exploitatie moet worden verantwoord.

In bijlage 3 staan de doorbelastingen beschreven. Het doel van de doorbelastingen is om voorafgaand aan de allocatie zoveel mogelijk ervoor te zorgen dat de allocaties in één keer naar een PMC kunnen 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.

Overzicht Allocaties

Onderstaande tabel geeft inzicht in alle allocaties met een effect op luchtvaartactiviteiten. De nummering loopt niet altijd precies door, als gevolg van het vervallen van eerdere nummers, waarbij ervoor gekozen is bestaande nummers niet te hernummeren. Zie voor een gedetailleerde omschrijving van de allocaties de navolgende paragrafen.

Nr.	Org. eenheid	Omschrijving	Sleutel
Allocatiesleutels Aviation			
A1a	Aviation/AO&AP	Aviation Business Development (ABD), Process Performance & Improvement (PPI), Day2Day Operations (DDO)	100% Aviation
A1b	Aviation/ASM	Asset Continuity Outside	100% Aviation
A1d	Aviation/SSE	Fire Brigade, Crisis & Safety training	100% Aviation
A1j	Aviation/Other	Commercial doorbelastingen en Environmental Capacity	100% Aviation
A2a	Aviation/ASM	AC Inside, Passenger Facilities, Luggage	100% Aviation
A3a	Aviation/SSE	Safety Security & Environment	100% Security
A4a	Aviation/ASM	Infra Utilities	100% Utilities
A5a	Aviation/AO&AP Aviation/ASM	Landzijdige infrastructuur	Gedeelde sleutel
A6a	Aviation/Other	Havengelden	100% Aviation en 100% Security
A7b	Aviation/Other	Aviation Other	Gedeelde sleutel
A7d	Aviation/SSE	Stafafdelingen SSE	Gedeelde sleutel
A7e	Aviation/AO&AP	Operational planning	Gedeelde sleutel
A7f	Aviation/SSE	Health Safety & Environment	Gedeelde sleutel
A7h	Aviation/SSE	Business Platform IT	Gedeelde sleutel
A7i	Aviation/AO&AP	PPI en APOC	Gedeelde sleutel
A9c	Aviation/ASM	Stafafdelingen ASM	Gedeelde sleutel
A9d	Aviation/AO&AP	Stafafdelingen AO&AP	Gedeelde sleutel
A10a	Aviation/ASM	Inside Terminal Overall	Gedeelde sleutel

Nr.	Org. eenheid	Omschrijving	Sleutel
Allocatiesleutels Aviation			
A12a	Aviation/ASM	Gebruik wagenpark	Gedeelde sleutel
A13a	Aviation/Other	Pier A project (kismi)	Gedeelde sleutel
Allocatiesleutels Schiphol Commercial			
A4	Schiphol Commercial	Privium	Gedeelde sleutel
A8	Schiphol Commercial	Customer Insights	Gedeelde sleutel
Allocatiesleutels Real Estate en Rental Terminal -> geen toerekening aan Aviation			
Allocatiesleutel IT&Data			
IT&D	IT&Data	Diensten IT&Data	Gedeelde sleutel
Allocatiesleutels Schiphol Projects -> per saldo resultaat nihil			
Allocatiesleutels Staven & Concern			
A2	HR-Staff Facility management	Huisvesting medewerkers	Gedeelde sleutel
A3	HR-Staff Facility management	Overige kosten	Gedeelde sleutel
A4	Treasury	Verzekeringskosten	Gedeelde sleutel
A5	Staven & Concern	Staven & Concern	Gedeelde sleutel
A6	Human Resources en Concern	Human Resources en Concern	Gedeelde sleutel
A8	Staven & Concern	Pier A project (afdelingskosten)	Gedeelde sleutel
Allocatiesleutels Deelnemingen -> geen toerekening aan Aviation			

Legenda

ASM: Asset Management

AO&AP: Airport Operations & Aviation Partnerships

SSE: Security, Safety & Environment

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.

- Indien in de beschrijving de "tariefperiode" is opgenomen worden voor dit Toerekeningssysteem de kalenderjaren 2022-2023-2024 bedoeld
- Indien in de beschrijving de periode "2 jaar voorafgaand aan de tariefperiode" is opgenomen wordt voor dit Toerekeningssysteem het kalenderjaar 2020 bedoeld
- Indien in de beschrijving de periode "het jaar voorafgaand aan de tariefperiode" is opgenomen wordt voor dit Toerekeningssysteem het kalenderjaar 2021 bedoeld.

Disclaimer Basisjaren

In het Toerekeningssysteem 2022-2024 wordt bij diverse doorbelastingen en allocaties bij de wijze en frequentie van meten consultatie verwezen naar één of twee jaar voorafgaand aan de start van de tariefperiode. Voor het Toerekeningssysteem 2022-2024 betekent dit kalenderjaar 2021 respectievelijk 2020. Indien bij het opstellen van het consultatiebudget voor de jaren 2022-2024 als gevolg van COVID het genoemde referentiejaar voor een specifieke doorbelasting (of allocatie) niet als representatief kan worden beschouwd door bijvoorbeeld een veel lager verkeer en vervoer in 2020, dan zal in afwijking van de beschrijving gekozen worden voor het best passende alternatief. Dit kan bijvoorbeeld zijn: drie jaar voorafgaand aan de tariefperiode (2019). Daar waar afgeweken wordt van de beschrijving, zal dit bij de consultatie 2022-2024 nader worden toegelicht in het IATA template. Daar waar een mogelijke afwijking van het referentiejaar in de beschrijving van het Toerekeningssysteem aan de orde is, wordt in een voetnoot bij de betreffende doorbelasting of allocatie verwezen naar deze disclaimer omtrent basisjaren.

4.2 Allocaties OU Aviation

In de navolgende paragrafen volgt een beschrijving per allocatie van de kostenplaatsen binnen de OU Aviation. Zie voor een totaaloverzicht allocaties paragraaf 4.1.

A1a Aviation/AO&AP – Aviation Business Development (ABD), Process Performance & Improvement (PPI), Day2Day Operations (DDO),

Kostenplaatsen van de afdelingen: Aviation Business Development, Process Performance & Improvement, Day2Day Operations

Allocatie: 100% PMC Aviation

Beschrijving afdeling:

ABD is verantwoordelijk voor het ophalen van de klantwens bij de airlines, de cargo community en co-makers. Met als doel het door ontwikkelen en versterken van de relatie met onze klanten binnen de end-to-end airline journey.

PPI is verantwoordelijk voor het opstellen van de capaciteitsdeclaratie (i.s.m. analyse team en S&AP) en het leiden van het proces voor afstemmen en consulteren van deze capaciteitsdeclaratie. Daarnaast faciliteert PPI het definiëren, prioriteren en programmeren van oplossingen voor knelpunten uit het ICP (capaciteit en kwaliteit) tot een haalbaar en maakbaar projectportfolio.

DDO is 24/7 de uitvoeringsorganisatie binnen Airport Operations & Aviation Partnerships en is verantwoordelijk voor de integrale regie op de End-to-End Aircraft- en Passengerflows en het proactief sturen op de klantwens en de procesprestatie gedurende dag van uitvoering (Regie).

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
20100	AO&AP-ABD Management	Senior management afdeling ABD en secretariaat.	Geen
20110	AO&AP-ABD Airline & Cargo Partnerships	Ontwikkelen en onderhouden netwerk Schiphol	Geen
21525	AO&AP-ABD Forecasting Analysis & Capacity Management	Inzicht leveren in airline journey en business performance	Geen
20120	AO&AP-ABD Cargonaut	Cargonaut is het vrachtinformatieplatform op Schiphol ¹	Geen
21505	AO&AP-PPI Aircraft Process Management	Continu verbeteren van airsideprocessen	Geen
21510	AO&AP-PPI Bagage Process Management	Continu verbeteren van bagageprocessen	Geen
21600	AO&AP PPI Passenger Process Management	Continu verbeteren van passagiersprocessen	Geen
21605	AO&AP-PPI Persons with Reduced Mobility	Afhandeling van passagiers die niet/ minder mobiel zijn op basis van een verordening van de EU (1107/2006)	Geen

¹ Cargonaut is het vrachtinformatieplatform op Schiphol. Het platform zorgt voor informatie-uitwisseling tussen alle vrachtpartijen op Schiphol. Bedrijven wisselen onderling informatie uit via het computersysteem van Cargonaut. Cargonaut is het vrachtdata communicatiesysteem op Schiphol voor het versnellen van de voorheen papieren afhandeling van vrachtzendingen. Cargonaut is 24 uur per dag in gebruik en biedt de bedrijven die betrokken zijn in het vrachtproces applicaties aan voor het doen van aangiften, het vervaardigen van luchtvrachtbrieven en het plannen van exportleveringen. Ook levert het informatie over tarieven en de status van een bepaalde zending.

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
22500	AO&AP-DDO Management	Senior management afdeling DDO en secretariaat.	Geen
22505	AO&AP-DDO Airport Flow & Authority	Verantwoordelijk voor de dagelijkse end-to-end Airport performance & handhaving en toezicht op wet- en regelgeving	Geen
22510	AO&AP-DDO Airport Control	Integrale regie over alle processen	Geen
22515	AO&AP-DDO Aircraft Operations	Uitvoering operationele Aircraft processen	Geen
22520	AO&AP-DDO Passenger Operations	Uitvoering operationele Passenger processen	Geen

Soort kosten:

De afdelingen Aviation Business Development, Process Performance & Improvement, Day2Day Operations kennen een grote variëteit aan kosten. Het grootste deel van de kosten bestaat uit personeel, inhuur t.b.v. de operationele processen als Pax-regulatie en Bax-regulatie, Sneeuw- en Gladheidsbestrijding, contractkosten voor het busvervoer van passagiers tussen terminal en vliegtuig, karrenregulatie en watermanagement.

Soort opbrengsten:

Fecaliënstort (dit zijn de zuiveringskosten die door AO&AP worden gefactureerd aan derden).
Voedingskabels gebruikt voor systemen van LVNL. Deze activiteiten worden op basis van integrale kostprijs gefactureerd aan derden.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De grondslag voor allocatie van zowel activa, afschrijvingen en overige exploitatiekosten is gelijk. Derhalve worden de kosten en de activa van deze afdelingen, na doorbelasting D11 op de kostenplaats 21505 en doorbelasting D21 op de kostenplaats 21510 voor 100% aan de PMC Aviation toegerekend (met uitzondering van de PRM-activiteiten en Cargonaut).

Op de kostenplaats 21605 worden uitsluitend de kosten en opbrengsten voor PRM-activiteiten verantwoord. Op de andere kostenplaatsen worden geen kosten en opbrengsten voor PRM-activiteiten verantwoord. Daarnaast worden op de kostenplaats 20120 uitsluitend Cargonaut-activiteiten verantwoord. Op de andere kostenplaatsen worden geen kosten en opbrengsten voor Cargonaut-activiteiten verantwoord. De kostenplaatsen 21605 en 20120 worden eerst boekhoudkundig aan de PMC Aviation toegerekend. Voor consultatie en financiële verantwoording worden de gehele kostenplaatsen extra comptabel uit de kosten en opbrengsten van de PMC Aviation gehaald, zodat er geen kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend.

Consultatie

Alle kosten (van bovenstaande afdelingen in de tabel) staan voor elk van de drie jaren van de tariefperiode volledig ten dienste van de luchtvaartactiviteiten en worden voor 100% toegerekend aan de PMC Aviation. Een uitzondering geldt voor de kosten en opbrengsten die samenhangen met de PRM-activiteiten en de Cargonaut-activiteiten. De opbrengsten komen voor elk van de drie jaren van de tariefperiode volledig ten gunste van de PMC Aviation.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 personeelskosten, categorie 7 uitbestedingen en categorie 8 inhuur extern personeel zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder:

Sr. Manager Aviation Navigator

A1b Aviation/ASM – Asset Continuity - Outside

Kostenplaatsen van de afdeling ASM/AC/Outside

Allocatie: 100% PMC Aviation

Beschrijving afdeling

De afdeling Asset Continuity/Outside is verantwoordelijk voor fleetmanagement en het beheer en onderhoud van de bedrijfsmiddelen aan airside (zoals opgesomd in de rechter kolom van onderstaande tabel).

Fleetmanagement wordt toegerekend op basis van allocatiesleutel gebruik wagenpark (zie beschrijving A12a), de rest van AC/Outside wordt gealloceerd o.b.v. sleutel A1b.

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
26100	ASM/AC/Outside Management	Management afdeling AC/Outside	Geen
26105	ASM/AC/Outside Flight Handling	(Technisch) beheer en opdracht-verstrekking (m.b.t. onderhoud) t.a.v. bedrijfsmiddelen Airside Maintenance/Vluchtafhandeling: verhardingen (start- en landings-banen, rijbanen, vliegtuigopstel-plaatsen), rioleringen, verlichtings-installaties, tunnels, terrein, watergangen, tochten en kanalen), projectleiding m.b.t. vervangingsinvesteringen (groot onderhoud)	Banen, rijbanen, platformen (incl. Kaagbaantunnel), Grond, land- en randwegen aan airside. Landschapsontwerp
26110	ASM/AC/Outside Plane Handling	Uitvoering en toezicht op onderhoudsactiviteiten en wijzigingen aan Airside Maintenance/Vliegtuigafhandeling bedrijfsmiddelen	Werktuigen ten behoeve van platformverkeer

Soort kosten

De afdeling AC/Outside kent hoofdzakelijk kosten voor personeel, onderhoud en afschrijvingen. De kosten voor het groot onderhoud aan het banenstelsel welke onder de verantwoordelijkheid van AC/Outside 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 AC/Outside ook de kosten in samenhang met investeringen voor.

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

Soort opbrengsten

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

De grondslag voor allocatie van zowel activa, afschrijvingen en overige exploitatiekosten is gelijk. Derhalve vindt de toerekening voor 100% aan PMC Aviation plaats, met uitzondering van de kosten verband houdende met landschapsontwerp. Zie de beschrijving hieronder.

De kosten verband houdende met landschapsontwerp (afschrijvingskosten) zijn op basis van een uitspraak van de Rechtbank niet toe te rekenen aan de PMC Aviation. Schiphol corrigeert de kosten (afschrijvingskosten) en de

activa die hiermee gepaard gaan zowel voor consultatie als voor de financiële verantwoording extracomptabel uit de assetbase en de afschrijvingskosten.

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 niet meer toegestaan, na aanscherping van de veiligheidsmaatregelen, voor Schiphol Commercial BV gerelateerd verkeer om de Kaagbaantunnel te gebruiken. Derhalve worden de kosten voor de Kaagbaantunnel 100% gealloceerd aan Aviation.

Consultatie

Alle kosten (van bovenstaande afdelingen in de tabel) staan voor elk van de drie jaren van de tariefperiode volledig ten dienste van de luchtvaartactiviteiten en worden voor 100% toegerekend aan de PMC Aviation. Er geldt een uitzondering voor de kosten die samenhangen met de kosten verband houdende met landschapsontwerp. Zie de beschrijving hierboven.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 personeelskosten, categorie 2 afschrijvingskosten en categorie 3 onderhoudskosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

A1d Aviation/SSE – Fire Brigade, Crisis & Safety Training

Kostenplaatsen van de afdeling Fire Brigade, Crisis & Safety Training

Allocatie: 100% PMC Aviation

Beschrijving afdeling:

De afdeling Fire Brigade, Crisis & Safety Training (FST) verricht een groot aantal uiteenlopende taken op het gebied van veiligheid, milieu en crisisbeheersing. Daarnaast geeft FST veiligheidstrainingen aan diverse partijen op de luchthaven. Hiermee is FST een verbindende schakel voor het beheersen van de fysieke veiligheid op Schiphol en levert FST een wezenlijke bijdrage aan het waarborgen van de continuïteit van de luchthavenprocessen. Binnen FST heeft de afdeling Emergency Response (ER) als kerntaak vliegtuigbrandbestrijding. Daarnaast is ER belast met gebouwenbrandbestrijding, industriële brandbestrijding en hulpverlening. Voor de gebouwenbrandbestrijding zijn in een convenant afspraken tussen de Veiligheidsregio Kennemerland en Schiphol vastgelegd over de uitvoering. Hiervoor krijgt FST een vergoeding van de Veiligheidsregio Kennemerland. In de Wet Veiligheidsregio's is bepaald dat dergelijke brandweezorg een overheidstaak is. Calamiteiten die plaatsvinden in het Terminalcomplex hebben vanwege de complexiteit en aard van het gebruik van dit gebouw, een impact op de continuïteit van de luchthavenprocessen. RSG heeft daarom baat bij een repressieve dienst die het noodzakelijke niveau aan professionaliteit, specifieke luchtvaart- en luchthavenkennis en geoefendheid kan garanderen, die het niveau van de standaard overheidsbasisbrandweezorg overstijgt en die, naast het bestrijden van de calamiteit, gericht is op zo spoedig mogelijk hervatten of herstellen van de luchthavenprocessen. Hiervoor voert FST een uitvoerig oefen- en opleidingsprogramma uit, waarbij situationele kennis van het Terminalcomplex wordt opgedaan en Schiphol-specifieke inzetprocedures worden beoefend. Daarnaast worden de medewerkers en voertuigen die belast zijn met gebouwenbrandbestrijdingstaken ingezet voor het stabiliseren en opruimen van milieu-incidenten (waaronder kerosine-lekkages) op het luchthaventerrein.

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
23400	SSE-FST Management	Als manager verantwoordelijk voor het doen uitvoeren van de repressieve taken van brandweezorg op de luchthaven, preparatie en training en advisering op het gebied van veiligheid, milieu, Arbo en crisis- en risicobeheersing.	Geen
23405	SSE-FST Emergency Response	Brandbestrijding en (technische) hulpverlening, ongevallenbestrijding, bestrijding ongevallen met gevaarlijke stoffen.	Communicatie-apparatuur en apparatuur ten behoeve van reddingsoperaties (zoals ademlucht-apparatuur)
23410	SSE-FST Professional Competence and Business Management	Uitvoering, 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, beheer brandweer oefenplaats. Medische dienstverlening t.b.v. passagiers.	Inventaris kazerne
23415	SSE-FST Proaction Prevention and Planning	Planvorming en procedures t.b.v. alarmering, bluswatervoorziening, bereikbaarheid en aanvalsplannen.	Geen
23420	SSE-FST Lelystad Airport	Detachering en opleiding brandweer Lelystad Airport	Geen
23010	SSE-M Joint Sector Integral Safety Office	Continue verbeteren van de veiligheid waarbij een samenwerking van stakeholders binnen de sector centraal staat	Geen

Soort kosten

De afdeling FST kent een variëteit aan kosten: naast de gebruikelijke kosten voor personeel kent deze afdeling ook specifieke kosten voor het opleiden en getraind houden van het personeel in de uitrukdienst en brandbestrijdingsmiddelen (blusmiddelen zoals water, schuim en poeder en tevens brandwerende pakken, ademluchtmaskers, redgereedschap).

Schiphol heeft 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.

- Op kostenplaats 23410 wordt door middel van D4 een (beperkt) deel van de kosten doorbelast voor gebruik van het Openbaar Meldsysteem.
- Op kostenplaats 23405 wordt door middel van D5 een deel van de kosten doorbelast voor gebouwenbrandbestrijding.
- Op kostenplaats 23420 worden de kosten door middel van D29 doorbelast aan Lelystad.
- De resterende kosten op de kostenplaatsen worden 100% toegerekend aan Aviation.

Soort opbrengsten

Opbrengsten uit opleidingen aan derden, opbrengsten uit gebouwenbrandbestrijding ten behoeve van de Veiligheidsregio Kennemerland, opbrengsten uit het uitvoeren van bedrijfsbrandweertaken (o.a. het bieden van brandweerzorg aan o.a. hangars) en opbrengsten uit het opruimen van kerosine-lekkages. Het tarief voor de diverse opleidingen is vastgesteld op basis van een benchmark van vergelijkbare opleidingen. en ligt boven de integrale kostprijs. Het tarief voor het opruimen van kerosine-lekkages, alsmede het uitvoeren van bedrijfsbrandweertaken ligt boven de integrale kostprijs.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

RSG is zelf verantwoordelijk voor de vliegtuigbrandbestrijding. De afdeling Fire Brigade, Crisis & Safety Training is belast met repressieve (brandweer) taken. Deze afdeling is zodanig ingericht dat wordt voldaan aan de geldende wet- en regelgeving zoals gesteld door ICAO en EASA. De gebouwenbrandbestrijding is wettelijk de verantwoordelijkheid van de Veiligheidsregio Kennemerland. Gegeven deze verdeling van verantwoordelijkheden is RSG met de Veiligheidsregio Kennemerland overeengekomen dat RSG de uitvoering van de gebouwenbrandbestrijding op zich neemt op de locatie Schiphol. Hiertegenover staat een financiële vergoeding van de Veiligheidsregio Kennemerland. Een belangrijke overweging bij deze afspraak is dat de veiligheidsrisico's op Schiphol, met name binnen het Terminalcomplex, die vallen onder gebouwenbrandbestrijding, dusdanig zijn dat een adequate beheersing hiervan meer kennis, ervaring en opleiding vereist dan de overheid als basisbrandweerzorg kan garanderen. Anders dan de overheidsbrandweer, is ER, naast het bestrijden van de calamiteit, gericht op zo spoedig mogelijk hervatten of herstellen van de luchthavenprocessen. Bovendien worden medewerkers en voertuigen die vallen onder gebouwenbrandbestrijdingstaken ingezet voor het stabiliseren en opruimen van milieu-incidenten op het luchthaventerrein. Bijkomend voordeel voor RSG is dat het uitvoeren van de gebouwenbrandbestrijding extra uitrukervaring oplevert voor de medewerkers van de brandweer Schiphol. Dit levert een belangrijke bijdrage aan de vakbekwaamheid van de medewerkers van de brandweer Schiphol, die tevens inzetbaar zijn voor vliegtuigbrandbestrijdingstaken.

Na doorbelasting D4, D5 en D29 worden de kosten op de kostenplaatsen van FST 100% toegerekend aan PMC Aviation. De activa van Fire Brigade, Crisis & Safety Training (voor zover niet bij ASM verantwoord) worden voor 100% gealloceerd aan de PMC Aviation.

Consultatie

Alle kosten en opbrengsten (van bovenstaande afdelingen in de tabel) staan voor elk van de drie jaren van de tariefperiode volledig ten dienste van de luchtvaartactiviteiten en worden voor 100% toegerekend aan de PMC Aviation.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 tot en met 3 en categorie 6 tot en met 10 zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

A1j Aviation/Other-Commercial doorbelastingen en Environmental Capacity

Kostenplaatsen van de afdeling Aviation Other

Allocatie: 100% PMC Aviation

Beschrijving afdeling

De hier genoemde kostenplaatsen vallen binnen Aviation Other

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
27005	A-Commercial-Aviation Other	Doorbelastingen vanuit Schiphol Commercial aan Aviation Other kostenplaats 27005 voor Perscentrum (D10), Passenger Experience (D11), Customer Contact Center (D12) en Mobiele persoonlijke assistentie (D12) De kosten worden verantwoord op de kostensoort diverse overige kosten.	Geen
27010	A-Environmental Capacity	Op deze kostenplaats worden de kosten geboekt die Strategy & Airport Planning doorbelast (D1-Staven).De kosten worden verantwoord op de kostensoort diverse overige kosten. Tevens worden	Geen

Soort kosten

Op de kostenplaats 27005 A-Commercial-Aviation Other wordt een aantal doorbelastingen verantwoord die vanuit Schiphol Commercial aan Aviation worden doorbelast.

Het betreft de kosten voor:

- Perscentrum: het Perscentrum is onderdeel van het VIP-centrum. Dit is een activiteit van Schiphol Commercial. De kosten (na aftrek van opbrengsten) worden vanuit kostenplaats 73600 VIP-centrum volledig doorbelast (D10-Commercial) naar kostenplaats 27005.
- Passenger Experience: Passenger Experience is gericht op het continue verbeteren van de klantbeleving op Schiphol Airport en is onderdeel van Schiphol Commercial. De kosten worden vanuit kostenplaats 74100 Marketing Customer Insights and Passenger Experience Top doorbelast (D11-Commercial) naar kostenplaats 27005.
- Customer Contact Center en Mobiele Persoonlijke Assistentie: Dit onderdeel van Schiphol Commercial houdt zich door middel van diverse activiteiten bezig met het beantwoorden van vragen van reizigers. De kosten worden vanuit kostenplaats 74100 Marketing Customer Insights and Passenger Experience Top doorbelast (D12-Commercial) naar kostenplaats 27005.

Op de kostenplaats 27010 A-Environmental Capacity worden de kosten verantwoord voor het managen van de milieucapaciteit voor de mainport Schiphol die door kostenplaats 16670 S&AP Aviation costs worden doorbelast via D1-Staven.

Soort opbrengsten

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

De kosten die worden verantwoord op de kostenplaats 27005 en 27010 worden naar aard van de kosten 100% toegerekend aan de PMC Aviation.

Consultatie

Alle kosten (van bovenstaande kostenplaatsen in de tabel) staan voor elk van de drie jaren van de tariefperiode volledig ten dienste van de luchtvaartactiviteiten en worden voor 100% toegerekend aan de PMC Aviation.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 10 overige externe kosten en diverse kosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

A2a Aviation/ASM – AC Inside, Passenger Facilities, Luggage

Kostenplaatsen van de afdeling ASM/AC/Inside, ASM/AC/Passenger Facilities en ASM/AC/Luggage

Allocatie: 100% PMC Aviation

Beschrijving afdeling

De afdeling Asset Continuity/Inside, Asset Continuity/Passenger Facilities en Asset Continuity/ Luggage zijn verantwoordelijk voor de ontwikkeling en het beheer van het Terminalcomplex.

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
26300	ASM/AC/Inside Management	Management van de afdeling AC/ Inside Management	Geen
26305	ASM/AC/Inside Terminal Overall	Kostenplaats heeft geen activiteiten. Hierop wordt de activa geadmineerd en tevens de WOZ belasting van de Terminal verantwoord.	Busstations, roltrappen, balies, installaties, regieruimte bagage, bufferkelders (zie ook A3 en A10). Rolpaden en liften (zie ook A10). Daarnaast ook de operationele gebouwen zoals brandweerkazernes (zie D5 voor doorbelasting samenhangend met GBB), gebouw voor sneeuwvloot. Grenscheidings-faciliteiten (100% Security)
26310	ASM/AC/Inside Terminal A	Beheer en instandhouding (onderhoud) van alle terminal gerelateerde assets (Terminal 3, Plaza, E-, F-, G- en H/M-pier en de operationele gebouwen. Dit betreffen bouwkundige bedrijfsmiddelen zoals wanden en fundering, operationele bedrijfsmiddelen m.b.t. personentransport zoals rolpaden, liften, hellingbanen en roltrappen. Verder betreffen dit bedrijfsmiddelen m.b.t. Energie, Elektra en Klimaat (zoals verlichting, meet- en regelkasten, en klimaatinstallaties). Ook het beheer en instandhouding van de brandveiligheidsassets en de door zwakstroom gevoede assets zoals de omroepinstallatie vallen onder deze kostenplaats.	Geen
26315	ASM/AC/Inside Terminal B	Beheer en instandhouding (onderhoud) van alle terminal gerelateerde assets (Terminal 1 en 2 en de B-, C- en D-pier). Dit betreffen bouwkundige bedrijfsmiddelen zoals wanden en fundering, operationele bedrijfsmiddelen m.b.t. personentransport zoals rolpaden, liften, hellingbanen en roltrappen. Verder betreffen dit bedrijfsmiddelen m.b.t. Energie, Elektra en Klimaat (zoals verlichting, meet- en regelkasten, en klimaatinstallaties). Ook het beheer en instandhouding van de brandveiligheidsassets en de door zwakstroom gevoede assets zoals de omroepinstallatie vallen onder deze kostenplaats.	Geen
26200	ASM/AC/Passenger Facilities Management	Management van de afdeling AC/ Passenger Facilities.	Geen

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
26205	ASM/AC/Passenger Facilities Services	Regisseren van schoonmaakproces van het Terminalcomplex, instandhouding en ontwikkeling van sanitaire voorzieningen, ongediertebestrijding in terminal.	Geen
26500	ASM/AC/BG Management	Management van de afdeling Bagage	Geen
26505	ASM/AC/BG Technical Management Luggage	Beheer en onderhoud aan alle Bagage-assets	Bagage systemen en -materieel, bagage systemen t.b.v. security apparatuur

Soort kosten

De belangrijkste kostensoorten van deze afdelingen zijn: schoonmaakkosten, onderhoudskosten, WOZ belasting, personeelskosten inclusief inhuur van derden en kosten van gas, elektra en water. De afschrijvingskosten die direct aan de PMC Aviation worden toegerekend vallen hier ook onder. De kosten (met uitzondering van de afschrijvingskosten, zie hieronder) van het gebruik van het Terminalcomplex buiten de OU Aviation worden toegerekend door middel van een interne doorbelasting aan het betreffende bedrijfsonderdeel (zie beschrijving D18 OU Aviation). De exploitatiekosten voor de bagagekostenplaatsen 26500 en 26505 vallen niet onder de D18 en blijven na de doorbelasting D30 OU Aviation volledig op de A2a. Doorbelasting D18 wordt gehanteerd om de kosten voor het beheer van de terminal te verdelen op basis van gebruik over de gebruikers van de terminal. Op de bagagekostenplaatsen 26500 en 26505 worden geen kosten voor het beheer van de terminal verantwoord en derhalve maken deze kostenplaatsen ook geen onderdeel uit van D18. De kosten op de kostenplaatsen 26500 en 26505 zijn (na doorbelasting D30) volledig toerekenbaar aan de PMC Aviation.

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 of A11.

De resterende kosten betreft het gebruik door PMC Aviation en worden 100% toegerekend aan PMC Aviation

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 door middel van een allocatie toegerekend.

De exploitatiekosten van de bagagekosten 26500 en 26505 zijn niet opgenomen in de D18. De resultante die na deze doorbelasting overblijft (excl. afschrijvingskosten) bij de afdeling Asset Continuity (AC), betreft de exploitatiekosten voor het gebruik door de PMC Aviation. Dit wordt voor 100% gealloceerd aan de PMC Aviation. De activa in de bovengenoemde tabel worden ook met de 100% sleutel gealloceerd. Dit betreft de activa die direct toerekenbaar zijn aan Aviation. Op kostenplaats 26305 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. Op 26505 staan ook activa die 100% naar security worden gealloceerd (A11).

NB. De (vermogens) kosten van de activa en de afschrijvingskosten van het Terminalcomplex maken geen deel uit van de doorbelasting. De afschrijvingskosten 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.

Consultatie

Alle kosten (van bovenstaande afdelingen in de tabel) staan voor elk van de drie jaren van de tariefperiode volledig ten dienste van de luchtvaartactiviteiten en worden voor 100% toegerekend aan de PMC Aviation. Er geldt een uitzondering voor activa op kostenplaats 26305 en activa op kostenplaats 26505. Zie de beschrijving hierboven.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 tot en met 3 en categorie 6 tot en met 10 zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

A3a Aviation/SSE – Safety, Security & Environment

Kostenplaatsen van de afdeling Safety, Security & Environment

Allocatie: 100% PMC Security

Beschrijving afdeling

De afdeling Safety, Security & Environment (SSE) is onder andere 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.

Het luchthaventerrein is verdeeld in landzijde en luchtzijde.

Aan landzijde zijn openbare (public) gebieden en bedrijfsbeveiligde (secured) gebieden ingericht. De openbare gebieden zijn noch beschermd noch bedrijfsbeveiligd (bijvoorbeeld Schiphol Plaza); hier zijn wel beveiligingsmaatregelen van kracht, maar iedereen heeft in principe toegang. Een Schipholpas is in dat gebied niet nodig.

Bedrijfsbeveiligd gebied is gebied waarvoor specifieke beveiliging-/ toegangsvoorzieningen worden geleverd. Dit gebied is in principe toegankelijk voor iedereen, afhankelijk van het toegangsbeleid zoals gesteld door de eigenaar van het gebouw/ terrein (bijvoorbeeld personeelsparkeerterrein en het Schipholgebouw).

Aan luchtzijde zijn om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke gebieden (SRA en SRA-(CP)) ingericht, en gecontroleerde (controlled) gebieden; dit zijn beiden "beschermde gebieden".

Tot deze gebieden hebben alleen passagiers en medewerkers van organisaties die in dat beschermde gebied werkzaamheden verrichten toegang, bijvoorbeeld de lounges, de pieren en het platform, en waarbij toegangs- en/of beveiligingscontrole-maatregelen worden uitgevoerd. SRA/SRA-(CP) gebieden zijn verder onderverdeeld in deelgebieden, zoals de bagagekelder en het platform.

Verschil tussen gecontroleerd gebied en SRA/SRA-(CP) is dat naast een toegangscontrole ook een beveiligingscontrole wordt uitgevoerd bij het betreden van SRA/SRA-(CP).

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
23100	SSE-SEC Security costs	Contracteren externe beveiligingsbedrijven.	Geen
23105	SSE-SEC Security Operations	Regiefunctie: coördinatie en toezicht op naleving afspraken met externe beveiligingsbedrijven.	Geen
23110	SSE-SEC Security Center Control and Badge Center	Verantwoordelijk voor toegangsbeleid, feitelijke toegangsverlening tot verschillende gebieden, uitgifte Schiphol - passen, toezicht op naleving toegangsbeleid, sanctionering (in rekening brengen administratieve boetes bij verlies).	Geen

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
23115	SSE-SEC Security Policy	Verantwoordelijk voor beleid, ontwikkeling, contract- en accountmanagement. Daarnaast verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering en planning van de beveiliging burgerluchtvaart (incl. de facilitering van grens en vracht) op de luchthaven Schiphol, alsmede de beveiliging van de publieke gebieden en het toegangsbeheersysteem. De taken vallen uiteen in de volgende aandachtsgebieden: Asset & Information Management, Programs, Innovation & Development, Contract Management en Capacity management & Business Information.	Geen
26305	ASM-AC-Inside Terminal Overall	Kostenplaats heeft geen activiteiten. Hierop worden de activa geadmineistreerd.	Betreft assets waarvan ASM-AC-Inside Terminal Overall assetowner is. Betreft Security assets. De kosten worden voor 100% gealloceerd aan Security.
23120	SSE-SEC Pre-Clearance	Douane-activiteiten en grenscontrole voor de Verenigde Staten, voor zowel passagiers als hun bagage (worden in jaarrekening extracomptabel gecorrigeerd zodat kosten niet t.l.v. luchtvaartactiviteiten),	Faciliteit voor grenscontrole op E-pier (en mogelijk D-pier)

Soort kosten

Veruit de belangrijkste post is hier de inhuur van extern securitypersoneel dat de uitvoering van de controles verzorgt. Het tarief is inclusief overhead, uniformen en opleidingen. Daarnaast zijn hier ook de kosten van het eigen personeel en het overige ingehuurde personeel opgenomen, plus diverse overige kosten zoals advies- en materiaalkosten.

Door middel van doorbelastingen D15, D16, D17a, D26a en D26b worden de kosten voor beveiliging en aanverwante kosten die niet direct gerelateerd zijn aan de vigerende EU wetgeving voor SRA-(CP) gebied neergelegd bij de diverse OU's die gebruik maken van dit gebied (bijvoorbeeld winkel beveiliging op Plaza). De resterende kosten worden 100% gealloceerd aan de PMC Security. Tegenover de kosten van de PMC Security voor de AGP apparatuur in gebruik voor Privium, wordt een gelijk bedrag aan opbrengsten toegerekend, zie de beschrijving hieronder.

Soort opbrengsten

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

Daarnaast wordt er opbrengst verantwoord voor gatechecks. Dit zijn veiligheidscontroles die aan de gate van USA-vluchten worden uitgevoerd (controle van handbagage en passagiers). Deze controles worden uitgevoerd op verzoek van de luchtvaartmaatschappijen, omdat de Amerikaanse overheid (TSA) dit als eis stelt om op USA te mogen vliegen. Het betreft geen eis vanuit Nederlandse- of Europese wetgeving. Dit behoort niet tot luchtvaartactiviteiten en wordt separaat in rekening gebracht bij luchtvaartmaatschappijen.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

De kosten voor grenspassage én voor de beveiliging van het SRA-(CP) gebied worden geheel toegerekend aan de PMC Security.

De kosten van de hierboven beschreven afdelingen voor activiteiten die gebruikt worden door andere PMC's (passen, autorisaties, beveiliging niet SRA-(CP) gebied) worden eerst doorbelast aan de verschillende interne afdelingen (zie beschrijving doorbelastingen D15, D16, D17a, D26a en D26b), dan wel gefactureerd aan externe klanten. Het resultaat dat overblijft op de kostenplaatsen van security is daardoor gelijk aan de kosten voor grenspassage en de beveiliging van het SRA-(CP) gebied. De kosten en opbrengsten op deze kostenplaatsen worden daarom voor 100% toegerekend aan de PMC Security.

Op de kostenplaats 23120 worden uitsluitend de kosten en opbrengsten voor Pre-Clearance activiteiten verantwoord. Op de andere kostenplaatsen worden geen kosten en opbrengsten voor Pre-Clearance activiteiten verantwoord. De kostenplaats 23120 wordt eerst boekhoudkundig aan de PMC Security toegerekend. Voor consultatie en financiële verantwoording wordt de gehele kostenplaats extracomptabel uit de kosten en opbrengsten van de PMC Security gehaald, zodat er geen kosten en opbrengsten aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend.

Consultatie

Alle kosten (van bovenstaande afdelingen in de tabel) staan voor elk van de drie jaren van de tariefperiode volledig ten dienste van de luchtvaartactiviteiten en worden voor 100% toegerekend aan de PMC Security.

Voor de ontwikkeling van veruit de belangrijkste kostensoort in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 7 uitbestedingen gerelateerd aan securitykosten. Daarnaast zijn de categorieën 1 tot en met 3 en 6 tot en met 9 van toepassing zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

A4a Aviation/ASM – Infra Utilities

Kostenplaatsen van de afdeling ASM/Infra (Utilities)

Allocatie: 100% PMC Utilities

Beschrijving afdeling

De afdeling INFRA (Utilities) 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 INFRA (Utilities) de utilities in voor RSG

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
26415	ASM-AC-Infra Energy and Environment	Beheer van infrastructuur van Utilities, inkoop van utilities, transport en distributie van utilities, tariefbepaling, energiebeheer en tracébeheer	Geen activa op deze kostenplaats.
26405	ASM-AC-Infra Utilities	Instandhouding WTB en Elektra infrastructuur Utilities middels monitoring, onderhoud en veranderen	Aansluitingen en netwerk van elektra, gas, water, riolering en centrale bluswatervoorziening

Soort kosten

De belangrijkste kostenposten zijn inkoop van energie en water, eigen personeel en inhuur van derden en afschrijvingskosten. Op kostenplaats 26415 en 26405 worden door middel van doorbelasting D7, D8 en D20, kosten doorbelast voor de levering van commodity's, het ter beschikking stellen van Utilities en utiliteitsprojecten.

Soort opbrengsten

Opbrengsten uit levering en transport van energie en water en rioolbijdrage 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 luchtvaartactiviteiten, 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 INFRA (Utilities) (inclusief kosten voor vermogensbeslag) worden overgeboekt, door middel van een interne doorbelasting aan de betreffende PMC's (zie beschrijving D7, D8 en D20 OU Aviation). De opbrengsten komen volledig ten gunste van de PMC Utilities.

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

Consultatie

Alle kosten en opbrengsten (van bovenstaande afdelingen in de tabel) staan voor elk van de drie jaren van de tariefperiode volledig ten dienste van de luchtvaartactiviteiten en worden voor 100% toegerekend aan de PMC Utilities.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 personeelskosten, categorie 2 afschrijvingskosten,

categorie 4 utiliteitsdiensten en categorie 8 inhuur extern personeel zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

A5a Aviation/AO&AP – Landzijdige infrastructuur

Kostenplaatsen van AO&AP en ASM inzake Landzijdige infrastructuur

Allocatie d.m.v. gedeelde sleutel aan PMC's Aviation, Parkeren en Schiphol Commercial

Beschrijving afdeling/sleutel

De sleutel landzijdige infrastructuur zorgt voor de allocatie van de exploitatiekosten van de landzijdige infrastructuur van het publiekstoegankelijke deel van het Schiphol terrein aan de verschillende gebruikers. Hieronder vallen alle openbare wegen op het Schiphol terrein, met de bijbehorende groenvoorzieningen, openbare verlichting en de riolering.

Kosten-plaats-nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
21515	AO&AP-PPI Landside Access Process Management	Inrichting landzijdige infrastructuur met als doel optimale bereikbaarheid van Schiphol (aandachtsgebieden: landzijdige-bussen, taxi-concessionarissen, bushaltes Schiphol en samenwerking NS - ProRail). Tevens worden hier de kosten voor reiniging van het landzijdige wegensysteem op geadmistreerd.	Geen
26400	ASM-AC-Infra management	Administratieve kostenplaats: verantwoording van personeelskosten t.b.v. beheer landzijdige infrastructuur.	
26410	ASM-AC Infra Landside	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: personeelskosten en kosten van inhuur, afschrijving en onderhoudskosten aan het wegensysteem, uitbestedingen waaronder de kosten van het landzijdige busvervoer en landzijdige reiniging. Onder de landzijdige infrastructuur vallen ook de groene stroken behorende bij het wegensysteem. 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 en 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 bijdrage voor het personeelsvervoer is gebaseerd op de directe kosten (dus zonder opslagen) van deze activiteit.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

Het publiekstoegankelijke deel van het wegensysteem op het Schiphol terrein wordt door de PMC's Aviation, Schiphol Real Estate en Parking & Mobility Services gebruikt. Aviation voor passagiers die in en uitstappen op de (voorrij) wegen, Schiphol Commercial voor voertuigen die van en naar Schiphol Commercial-gebouwen gaan (kantoor- en cargopanden) en Parking voor auto's die op Schiphol parkeren. Daarnaast bevindt zich om Schiphol

een 'randweg' welke deels eigendom is van Schiphol en deels van de Provincie NH. Deze randweg verbindt alle arealen met elkaar en wordt ook door alle PMC's gebruikt. De exploitatiekosten die met dit gehele wegensysteem samenhangen dienen door alle drie de PMC's te worden gedragen.

De direct toewijsbare kosten, zoals de inzet van verkeersbegeleiders voor de aankomst- en vertrekhal, worden direct toegewezen aan de desbetreffende PMC (in dit geval Aviation).

Voor de niet direct toewijsbare kosten is het van belang dat het gebruik per PMC wordt vastgesteld om tot een juiste verdeling van de exploitatiekosten te komen. Deze exploitatiekosten bestaan hoofdzakelijk uit drie componenten, te weten:

- Afschrijvingskosten
- Algemene kosten (personeelskosten en onderhoud, reiniging en groenvoorziening)
- Landzijdig bustransport

Omdat het gebruik en de gebruikers (PMC's) per gebied verschillen, is het wegensysteem opgedeeld in arealen waarbij tevens het uitgangspunt wordt gehanteerd om zo min mogelijk PMC's in één areaal onder te brengen.

De volgende zeven arealen op het publiekstoegankelijke deel van het Schiphol terrein worden daarbij onderscheiden, wat tevens de verdeling vormt voor de eerste kostencomponent. Verwezen wordt naar bijlage 6 voor een plattegrond van de landzijdige infrastructuur arealen.

Afschrijvingskosten

Areaal 1 Centrum Noord

Afbakening: Dit betreft het centrumgebied (verhoogd en op maaiveld). Hiermee wordt het gehele gebied bestreken ten noorden van het Hilton Hotel tot en met de vertrekhal boven en aankomst c.q. Plaza beneden. Aan de oostkant wordt dit gebied begrensd door de gebouwen behorend bij de terminal en aan de westkant door de Westelijke randweg.

PMC: Het gehele centrumgebied wordt gebruikt ten behoeve van het passagiersproces (Aviation), om bij diverse hotels en kantoren te komen (Real Estate) en om te parkeren (Parking).

Grondslag verdeling: Om tot het gebruik van Aviation te komen, is gebruik gemaakt van data uit passagiersonderzoeken. Omdat bekend is hoeveel passagiers Schiphol per jaar verwerkt; met welk type vervoer deze van en naar de luchthaven komen en tevens uit hoeveel personen een gemiddeld reisgezelschap bestaat, kan worden benaderd hoeveel voertuigen zijn gebruikt om passagiers van en naar de luchthaven te brengen. Voor de PMC Parking is gebruik gemaakt van data van inrij-bewegingen van parkeergarages in het centrumgebied (Noord). Ook daarmee is het aantal vervoersbewegingen vast te stellen. Tot slot is data gebruikt van inrij-bewegingen bij parkeergelegenheden van de Real Estate-kantoren en hotels in het centrumgebied, waarmee ook het aantal vervoersbewegingen van die PMC kunnen worden vastgesteld.

De infrastructuur van Areaal 1 wordt ook gebruikt door 'overstappers' dit zijn reizigers die Schiphol niet als herkomst of bestemming hebben en overstappen van bus naar bus of van bus naar trein of vv. Met betrekking tot het aantal overstappers (reizigers die Schiphol niet als herkomst of bestemming hebben) van bus naar bus of van bus naar trein of vv is informatie beschikbaar in het rapport van de Netwerkstudie Multimodale Knoop Schiphol (publicatiedatum 3 juli 2017). Het aantal weergegeven overstappers is per maatgevend piek uur. Het aantal hiervoor genoemde overstappers is verminderd met de reizigers die overstappen in een landzijdige bus vv (Sh/Noord/Oost en SH Zuid/Rijk). Deze landzijdige bussen vervoeren reizigers op het Schiphol terrein en tellen niet mee in het aantal reizigers die Schiphol niet als herkomst of bestemming hebben. Vervolgens is het maatgevend piek uur omgerekend naar een jaarvolume. Dit is als volgt: 1.700 (aantal reizigers in het maatgevend piek uur gecorrigeerd voor overstap op landzijdige bussen) * 8 spitsuren per dag * 5 werkdagen per week * 52 weken per jaar = 3.536.000. Deze einduitkomst wordt gedeeld door het reisgezelschap van 2,3 = 1.537.000 vervoersbewegingen die toe te rekenen zijn aan het gebruik van de infrastructuur in Areaal 1 door overstappers. De correctie van 1.537.000 vervoersbewegingen wordt gelijkelijk verdeeld over PMC Parking en PMC Real Estate. De einduitkomst wordt voor elk van de drie jaren van de tariefperiode gehanteerd.

Voorbeeldberekening van de afschrijvingsleutel van Areaal 1:

Fictieve voorbeeldberekening Areaal 1					
Gerealiseerde passagiersaantallen (2 jaar voorafgaand aan tariefperiode)					
Aankomend					500
Vertrekkend					500
Totaal passagiers (exclusief transfer en transito)					1.000
Voortransport type	% continu onderzoek	Aantallen passagiers	Gebruik makend van de weg	Aantal bewegingen n.o.b.v. gemiddeld reisgezelschap 2,3*	
Trein	36%	360	-	-	
Lijnbus	4%	40	40	17	
Weggebracht per auto	24%	240	240	104	
Auto geparkeerd	14%	140	140	61	
Huurauto	2%	20	20	9	
Hotelbus	4%	40	40	17	
Taxi (en taxibus)	15%	150	150	65	
Overig	1%	10			
	100%	1.000	630	274	
Real Estate Inrijbewegingen		Aantal inrijbew.			
WTC					10
Hilton					12
Sheraton					14
P8					0
					36
Parking inrijbewegingen**		Aantal inrijbew.			
P1					20
P2					30
P6					2
P16					0
					52
Overstappers van bus naar bus en van bus naar trein en vv ***		Aantal overst.		Aantal bewegingen n.o.b.v. gemiddeld reisgezelschap 2,3*	
Overstap bus naar bus			3		1
Overstap bus naar trein of vv			20		9
			23		10
Sleutel voor Areaal 1	Aviation	Overstappers	Real Estate	Parking**	Totaal
Totaal uit bovenstaande	274	10	36	52	372
correctie Parking	-52				-52
	222	10	36	52	320
In % voor herverdeling overstappers	69,4%	3,1%	11,3%	16,3%	100,0%
Herverdeling overstappers		-3,1%	1,6%	1,6%	0,0%
In % na herverdeling overstappers	69,4%	0,0%	12,8%	17,8%	100,0%

* Gemiddeld reisgezelschap ontleend aan continu onderzoek					
** Binnen deze categorie behoort ook een deel van de 'weggebracht per auto'					
De categorie 'auto geparkeerd' in het continu onderzoek bestaat uit zowel parkeren in areaal 1 als ook in andere arealen					
*** Overstappers zijn het aantal reizigers die Schiphol niet als herkomst of bestemming hebben en ontleend aan rapport over de Netwerkstudie Multimodale Knoop Schiphol (publicatiedatum 3 juli 2017)					
**** Totaalregel soms niet gelijk aan optelling a.g.v. afrondingsverschillen.					

Areaal 2 Centrum Zuid

Afbakening: Dit betreft het hele gebied ten zuiden van het Hilton Hotel tot en met het parkeerterrein P30 in het uiterste zuiden van het Schiphol terrein. In het oosten wordt het begrensd door Cargo-gebouwen en in het westen door de A4.

PMC: Dit gebied wordt gebruikt door de PMC's Real Estate (kantoren en cargo) en Parking.

Grondslag verdeling: Betreft 100% Non-Aviation.

Areaal 3 Zuid-Oost

Afbakening: Dit gebied bevindt zich ten oosten van de kaagbaan en wordt aan de zuid- en westkant begrensd door de Provinciale (rand)weg N201.

PMC: Dit gedeelte wordt gebruikt ten behoeve van cargo en daarmee door Real Estate .

Grondslag verdeling: Betreft 100% Non-Aviation.

Areaal 4 Oost

Afbakening: Dit gebied bevindt zich in het uiterste zuidoosten en wordt aan de westkant begrensd door de Aalsmeerderbaan; aan de noordkant door de Oostbaan en in het zuiden en oosten door de Provinciale (rand)weg N201.

PMC: De gebruikers van dit gebied zijn Real Estate (kantoren) en Parking.

Grondslag verdeling: Betreft 100% Non-Aviation.

Areaal 5 Noord-Oost

Afbakening: Dit gebied bevindt zich in het uiterst noordoosten en is ingesloten tussen de A9 en de Schipholweg.

PMC: Hier staan kantoorpanden en wordt gebruikt door Real Estate.

Grondslag verdeling: Betreft 100% Non-Aviation.

Areaal 6 Noord

Afbakening: Dit gebied bevindt zich geheel in het noorden en wordt aan de zuidkant begrensd door het niet toegankelijke deel van het Schiphol terrein ten behoeve van onder andere de Buitenveldertbaan en aan de west, noord en oostkant door onder meer de Loevenstijnse Randweg en de Schipholweg.

PMC: Dit gebied wordt gebruikt om te parkeren op diverse parkeerplaatsen (P3, P5 et cetera) en dus door Parking.

Grondslag verdeling: Betreft 100% Non-Aviation.

Areaal 7 Noord-West

Afbakening: Dit gebied bevindt zich uiterst noordwest en ligt tussen de A4 en Zwanenburgbaan in.

PMC: Hier bevinden zich gebouwen van Real Estate en is daarmee de enige PMC in dit gebied.

Grondslag verdeling: Betreft 100% Non-Aviation.

Op basis van de bovenstaande verdeling worden de afschrijvingskosten per areaal toegerekend aan de verschillende PMC's. Dit resulteert in zeven verschillende afschrijvingsleutels.

Algemene kosten

De algemene kosten bestaan uit onderhoudskosten en personeelskosten, reiniging en groenkosten. Voor onderhoud/personeel en groen/reiniging worden op onderstaande wijze 2 separate sleutels vastgesteld.

Onderhoud/personeel: De toerekening geschiedt op basis van de historische aanschafwaarde per registerobject in combinatie met de resterende levensduur per areaal. Hierbij geldt het omgekeerd evenredige verband; hoe korter de resterende levensduur hoe meer onderhoudskosten² er aan een actief worden toegerekend. Hierbij is rekening gehouden met de oorspronkelijke aanschafwaarde en een bodemwaarde voor de resterende

² Daar waar bij deze onderhoudsleutel gesproken wordt over onderhoudskosten wordt tevens bedoeld de betreffende personeelskosten

levensduur van 20%. Dit betekent concreet dat als een asset een resterende levensduur heeft van minder dan 20% van de oorspronkelijke levensduur altijd een toerekening van onderhoudskosten plaatsvindt die gelijk is aan een asset dat een resterende levensduur heeft van 20%.

De sleutel wordt op de volgende wijze berekend:

1. Uitsplitsing van de registerobjecten per Areaal met de bijbehorende registerkosten, oorspronkelijke levensduur en resterende levensduur.
2. Bepaling procentuele weging van ieder afzonderlijk registerobject ten opzichte van de totale registerkosten van alle registerobjecten.
3. Verdeling van de jaarlijkse onderhoudskosten per registerobject gebruikmakend van de procentuele weging van stap 2.
4. Stap 1 t/m 3 leiden tot een recht evenredige toerekening van de onderhoudskosten per registerobject.
5. Bepaling procentuele resterende levensduur per registerobject, waarbij rekening wordt gehouden met een bodemwaarde van 20%. Dit betekent concreet dat als een asset een resterende levensduur heeft van minder dan 20% van de oorspronkelijke levensduur altijd een resterende levensduur van 20% wordt toegepast.
6. Verdeling van de jaarlijkse onderhoudskosten per registerobject waarbij de bij stap 3 bepaalde onderhoudskosten per registerobject wordt gedeeld door het bij stap 5 bepaalde percentage voor de resterende levensduur.
7. Stap 5 en 6 leiden tot een omgekeerd evenredige toerekening van de genormaliseerde onderhoudskosten per registerobject.
8. De uitkomst van stap 7 (genormaliseerde onderhoudskosten) wordt teruggerekend naar de werkelijke onderhoudskosten per registerobject. De verhouding van de genormaliseerde onderhoudskosten per registerobject t.o.v. de totale genormaliseerde onderhoudskosten wordt vermenigvuldigd met de totale werkelijke onderhoudskosten en leidt tot de onderhoudskosten per registerobject.
9. Bepaling onderhoudskosten per Areaal. De uitkomst van stap 8 wordt vermenigvuldigd met de PMC-verdeling per Areaal (zie afschrijvingen areaal 1 t/m 7). Dit leidt tot de onderhoudskosten per PMC per Areaal.
10. Bepaling onderhoudssleutel rekening houdend met de uitkomsten van stap 9 (de totale onderhoudskosten per PMC wordt gemiddeld gewogen met de totale onderhoudskosten).

Voorbeeldberekening van de onderhoudssleutel:

		B	C	D	E	F (B/Totaal B)	G (F x A)	G (-E met 20% min.)	H (= F / G)	i (= (H / Tot H) x A)	J	K	L	M (J x i)	N (K x i)	O (= L x i)
Areaal	Object	Register kosten	Levensduur	Restant Levensduur	Restant levensduur in %	% Reg.kstn tov totaal	OH.kstn irt Reg.kstn	Resterende levensduur met minimum van 20%	OH irt levensduur	Genormaliseerd naar werkelijke oh ksnt	PMC Aviation per areaal	PMC Parking per areaal	PMC SRE per areaal	PMC Aviation per areaal	PMC Parking per areaal	PMC SRE per areaal
Totale onderhoud A		€ 85,00														
1	A	€ 200,00	360	12	3%	45,5%	€ 38,64	20%	€ 193,18	€ 54,29						
	B	€ 90,00	360	89	25%	20,5%	€ 17,39	25%	€ 70,33	€ 19,76						
									Totaal	€ 74,06	63,0%	32,4%	4,5%	€ 46,67	€ 24,02	€ 3,37
2	C	€ 70,00	120	83	69%	15,9%	€ 13,52	69%	€ 19,55	€ 5,49						
	D	€ 80,00	360	287	80%	18,2%	€ 15,45	80%	€ 19,39	€ 5,45						
									Totaal	€ 10,94	0,0%	63,5%	36,5%	€ -	€ 6,95	€ 3,99
Totaal		€ 440,00				100%	€ 85,00		€ 302,45	€ 85,00				€ 46,67	€ 30,98	€ 7,36
														54,9%	36,4%	8,7%

Groen en reiniging: Op basis van het aantal registerobjecten per areaal waarbij sprake is van groen- en reinigingskosten zijn de kosten van groen en reiniging verhoudingsgewijs aan de verschillende arealen toegerekend (hoe meer objecten; hoe meer kosten voor reiniging en groen). De volgende soorten registerobjecten worden meegenomen bij de telling van het aantal registerobjecten:

- Tunnels en viaducten
- Land- en randwegen
- Clusters beplantingen en plantenschalen
- Bestrating

- Busstations
- Parkeerterreinen

Ook hier is wederom gebruik gemaakt van de PMC-verdeling per areaal (zie afschrijvingen areaal 1 t/m 7), waardoor de grondslag 'gebruik' in de berekening is verdisconteerd. Het aantal objecten is de juiste maatstaf voor de toerekening op basis van gebruik, omdat het aansluit bij de contractuele afspraken met de leveranciers.

Bustransport

De kosten voor de concessie van het landzijdige bustransport worden verdeeld door middel van een aparte sleutel. Omdat alle drie de PMC's gebruik maken van deze dienst is de volgende grondslag gebruikt: de 12 verschillende buslijnen waaruit het landzijdige busvervoer bestaat worden hoofdzakelijk gebruikt om vanuit het centrum naar parkeerlocaties en gebouwen te komen (en vice versa). Aan de hand hiervan is een berekening gemaakt van de hoeveelheid lijnen die over een bepaald areaal rijden en de frequentie waarmee deze lijnen op verschillende tijdstippen op een dag rijden. Op basis hiervan is de intensiteit per areaal berekend en gebruikmakend van de PMC-verdeling per areaal (zie afschrijvingskosten) zijn de uiteindelijke concessiekosten verdeeld over de PMC's Aviation, Real Estate en Parking.

Fictieve voorbeeldberekening Bustransport					
A. Route (over welk areaal en hoeveel keer per rit)	Areaal 1	Areaal 2	Areaal 3	Totaal	
buslijn 1	1	2	1	4	
buslijn 2	2	1		3	
buslijn 3	1		1	2	
Totaal	4	3	2	9	
B. Frequentie per uur per dag (deel)	buslijn 1	buslijn 2	buslijn 3	totaal	
Spits	3	2	5	10	
Dal	2	1	1	4	
Avond	1	1	1	3	
Zaterdag	0	0	0	0	
Zondag	0	1	1	2	
	6	5	8	19	
C. Frequentie per week (B* uren per dagdeel* dagen per week)	buslijn 1	buslijn 2	buslijn 3	totaal	
Spits *)	120	80	200	400	
Dal *)	110	55	55	220	
Avond *)	25	25	25	75	
Zaterdag	0	0	0	0	
Zondag	0	24	24	48	
	255	184	304	743	
Frequentie tov totaal	34%	25%	41%	100%	
*) spits is 8 uur per dag, dal is 11 uur per dag, avond is 5 uur per dag (alleen op werkdagen)					
D. Intensiteit (= A x C totaal)	Areaal 1	Areaal 2	Areaal 3	Totaal	
buslijn 1	0,3	0,7	0,3	1,4	
buslijn 2	0,5	0,2	0,0	0,7	
buslijn 3	0,4	0,0	0,4	0,8	
Totaal	1,2	0,9	0,8	2,9	
E. PMC verdeling per areaal (o.b.v. afschrijvingsleutel)					
Aviation	63%	0%	0%		
Real Estate	5%	36%	50%		
Parking	32%	64%	50%		
F. Resultaat (= D x E)	Areaal 1	Areaal 2	Areaal 3	Totaal	Sleutel
Aviation	0,79	-	-	0,79	0,27
Real Estate	0,06	0,34	0,38	0,77	0,26
Parking	0,40	0,59	0,38	1,37	0,47
	1,25	0,93	0,75	2,93	1,00

Op basis van voorgaande beschrijving worden tien allocatiesleutels vastgesteld:

1. De sleutels voor afschrijvingen: 7 unieke sleutels per Areaal (Areaal 1 tot en met 7)
2. De sleutel voor algemene kosten: onderhoud
3. De sleutel voor algemene kosten: reiniging en groen
4. De sleutel voor het bustransport

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

De sleutels voor Afschrijvingen: 7 unieke sleutels per Areaal (Areaal 1 tot en met 7)

Voor Areaal 1 wordt de sleutel voor de jaren van de tariefperiode op de volgende wijze vastgesteld: de uitkomsten van het passagiersonderzoek, werkelijke passagiersaantallen, werkelijke inrij-bewegingen van parkeergarages in het centrumgebied (Noord) en inrij-bewegingen bij parkeergelegenheden van de Real Estate-kantoren en hotels in het centrumgebied van 2 jaar³ voorafgaand aan de tariefperiode dient als basis voor de sleutelbepaling. De aantallen vervoersbewegingen wijzigen voor de sleutel van jaren van de tariefperiode als volgt:

De ontwikkeling van de passagiersaantallen wordt gebaseerd op de verkeer- en vervoersontwikkeling zoals opgenomen in de 3 jaren van de tariefperiode. Voor de overige inputvariabelen (reisgezelschap, inrij-bewegingen en type vervoer) wordt gebruikt gemaakt van de trendontwikkeling van deze inputvariabelen van de 2 tot en met 6 jaar voorafgaand aan de tariefperiode. Voor deze inputvariabelen zijn geen drivers beschikbaar die een nauwkeurige voorspelling mogelijk maken. Met betrekking tot de correctie van het aantal overstappers (reizigers die Schiphol niet als herkomst of bestemming hebben) van bus naar bus of van bus naar trein of vv wordt gebruik gemaakt van de informatie in het rapport van de Netwerkstudie Multimodale Knoop Schiphol (publicatiedatum 3 juli 2017). Zie voor de berekening van de correctie de beschrijving bij afschrijvingskosten Areaal 1. De correctie van 1.537.000 vervoersbewegingen wordt gelijkmatig verdeeld over PMC Parking en PMC Real Estate. De einduitkomst wordt voor elk van de drie jaren van de tariefperiode gehanteerd.

Voor Areaal 2 t/m 7 wordt de sleutel voor de jaren van de tariefperiode op de volgende wijze vastgesteld: het werkelijk gebruik van 2 jaar voorafgaand aan de tariefperiode dient als basis voor de sleutelbepaling. Dit betreft een 100% toerekening aan Non-Aviation en wordt voor de jaren van de tariefperiode gelijk verondersteld.

De sleutel voor algemene kosten: onderhoud

De sleutel wordt voor de jaren van de tariefperiode op de volgende wijze vastgesteld: de geschatte aanschafwaarden van de registerobjecten Areaal 1 t/m 7 per 31 december 2021 en de daarbij behorende onderhoudskosten voor kalenderjaar 2021 dient als basis voor de sleutelbepaling. Voor de jaren van de tariefperiode wijzigt de sleutel op de volgende wijze: De ontwikkelingen in landzijdige infrastructuur van de registerobjecten (bestaande en nieuwe) zoals opgenomen in het Aviation Development Plan in de jaren van de tariefperiode worden toegerekend aan een Areaal (1 t/m 7) en worden vervolgens toegevoegd aan de aanschafwaarde per Areaal. De onderhoudskosten voor de jaren van de tariefperiode worden gebaseerd op het Meerjaren onderhoudsplan.

³ Zie disclaimer basisjaren paragraaf 4.1

De sleutel voor algemene kosten: groen en reiniging

De sleutel wordt voor de jaren van de tariefperiode op de volgende wijze vastgesteld: het aantal geschatte registerobjecten van Areaal 1 t/m 7 per 31 december 2021 dient als basis voor de sleutelbepaling. Voor de jaren van de tariefperiode wijzigt de sleutel op de volgende wijze: De ontwikkelingen in het aantal registerobjecten zoals opgenomen in het Aviation Development Plan in de jaren van de tariefperiode worden toegerekend aan een Areaal (1 t/m 7) en worden vervolgens toegevoegd aan het bestaande registerobjecten per Areaal.

De sleutel voor het bustransport

De sleutel voor de jaren van de tariefperiode wordt gebaseerd op het aantal buslijnen en de frequentie waarmee deze lijnen per Areaal (1 t/m 7) rijden op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan het eerste jaar van de tariefperiode en wordt voor alle jaren van de tariefperiode gelijk verondersteld. Voor het aantal buslijnen en de frequentie van deze buslijnen per Areaal is geen driver beschikbaar die de ontwikkeling in de jaren van de tariefperiode kan voorspellen.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 tot en met 3 en categorie 6 tot en met 10 zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutels van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

A6a Aviation/Other – Havengelden

Kostenplaats 27025 A- Airport Charges

Allocatie: 100% PMC Aviation en 100% PMC Security

Beschrijving afdeling

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

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
27025	A-Airport Charges	Facturering van de havengelden, brandstofconcessie en overheidsheffingen t.b.v. de overheid aan de airlines.	Geen

Soort kosten

Geen

Soort opbrengsten

Inkomsten uit havengelden en brandstofconcessies.

De gefactureerde heffingen voor overheid worden één op één doorgegeven.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

Consultatie

De havengelden en brandstofconcessie staan voor elk van de drie jaren van de tariefperiode volledig ten dienste van de luchtvaartactiviteiten en worden toegewezen aan PMC Aviation met uitzondering van de geboekte Security Service Charge, deze wordt voor 100% aan de PMC Security toegewezen.

Voor de ontwikkeling van de opbrengsten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar het Hoofddocument paragraaf 6.4.1.1. Opbrengsten.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke opbrengsten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

A7b Aviation/Other

Kostenplaats 27000 A-Aviation Other

Allocatie: PMC Aviation en PMC Security - gedeelde sleutel o.b.v. personeelskosten PMC Aviation & Security

Beschrijving

De hier genoemde kostenplaats behoort bij de BA Aviation

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
27000	A-Aviation Other	Boekhoudkundige kostenplaats voor kosten welke niet kunnen worden overgeboekt naar onderliggende kostenplaatsen (bijv. voorziening dubieuze debiteuren, claims*)	Geen

* Dit betreft aan luchtvaartactiviteiten toerekenbare claims, alsmede publiekrechtelijke en strafrechtelijke lasten onder dwangsom en boetes, waarbij de RSG of aan haar gelieerde ondernemingen daadwerkelijk aansprakelijk kunnen worden gesteld door bestuursorganen of andere derden. Kosten die kunnen worden verantwoordt 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) RSG of aan haar gelieerde ondernemingen, kunnen deze kosten niet worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Opgelegde publiekrechtelijke of strafrechtelijke boetes, claims en lasten onder dwangsom kunnen in geen geval worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten. Claims worden niet gebudgetteerd en worden derhalve niet in de havengeldberekening opgenomen. Bij realisatie van de kosten uit hoofde van claims behoren deze niet tot verrekenbare posten. De afhandeling van claims wordt behandeld door de afdeling Corporate Legal, waarbij in samenspraak met onder de Sr. Manager Aviation Navigator en Pricing de wijze van verantwoording van de kosten wordt besproken.

Soort kosten

Het betreft hier voornamelijk personeelskosten, in mindere mate advieskosten, accountantskosten voor de controle van de financiële verantwoording en inhuurkrachten. Verder specifiek: voorzieningen dubieuze debiteuren, claims en toezichtkosten ACM.

Soort opbrengsten

Geen.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

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

Consultatie:

De sleutel voor elk jaar van de drie jaar tariefperiode wordt bepaald in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode. De sleutel is per jaar gebaseerd op de verhouding in de gebudgetteerde personeelskosten van de PMC's Aviation en PMC Security per individueel jaar van de drie jaar tariefperiode.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 personeelskosten, categorie 8 inhuur extern personeel en categorie 10 overige externe kosten en diverse kosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording:

De sleutels van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaats toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

A7d Aviation/SSE – Stafafdelingen SSE

Kostenplaatsen van de afdeling Safety, Security & Environment

Allocatie: gedeelde sleutel PMC Aviation en PMC Security

Beschrijving afdeling

De hier genoemde afdelingen zijn stafafdelingen van Safety, Security en Environment.

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
23000	SSE-M Management	Het voeren van het management van de clusters Security, Safety en Environment.	Geen
23200	SSE-Company Security and Security Compliance	Incidentenonderzoek, Handhaving en sanctionering, Beleid en Regie, Vergunningen, Quality Control en Compliance Security. (Bedrijfsrecherche zie doorbelasting D17b).	Geen

Soort kosten

Het betreft hier voornamelijk personeelskosten.

Soort opbrengsten

Geen.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

De grondslag voor allocatie van kostenplaats 23000 is gebaseerd op de aandachtsgebieden en de daaraan gekoppelde tijdsbesteding van de fte's. Deze aandachtsgebieden betreffen Security Operations (security operatie), Security Policy (security beleid), Fire Brigade, Crisis & Safety Training (brandweer), Health, Safety & Environment (HSE), Business Platform IT, Joint Integral Safety Office en Bedrijfsbeveiliging en Security Compliance (back office). Een beschrijving van de activiteiten van deze afdelingen is opgenomen in het hoofddocument. De grondslag voor allocatie van de kosten op kostenplaats 23200, die voor het overgrote deel bestaan uit personeel gerelateerde kosten, is gebaseerd op een verdeling van de activiteiten van de fte's over Aviation en Security. De fte van de bedrijfsrecherche worden niet meegenomen in verdeling AVI/SEC omdat deze al onderdeel uitmaken van D17b bedrijfsrecherche.

Consultatie

De sleutel voor elk jaar van de drie jaar tariefperiode wordt bepaald in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode. De sleutel is per jaar gebaseerd op een verdeling van de activiteiten van de fte's over PMC Aviation en PMC Security. De fte's die werkzaamheden verrichten voor de PMC Security zoals o.a. Compliance & Quality control worden toegerekend aan PMC Security en de fte's die werkzaamheden verrichten voor Aviation zoals o.a. incidentenonderzoek worden toegerekend aan de PMC Aviation. De tijdsbesteding van de SSE-medewerkers per activiteit wordt in overleg met het management voor de jaren van de tariefperiode (op basis van ervaringscijfers van de 3 reeds gerealiseerde jaren voorafgaand aan de tariefperiode) vastgesteld.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 personeelskosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

A7e Aviation/AO&AP – Operational Planning

Kostenplaats van afdeling DDO/PP&D

Allocatie: gedeelde sleutel naar PMC's Aviation, Security & Premium Services

Beschrijving afdeling

De afdeling Personnel Planning & Development verzorgt naast de roosterplanning van alle operationele Airport Operations & Aviation Partnerships(AO&AP) afdelingen ook de afdelingen Security, TOM (storingsdienst), Brandweer en enkele andere roostergroepen. De doelstelling is dat de juiste aantallen mensen, met de juiste kwalificaties op de dag van uitvoering hun functie kunnen uitoefenen. Verder is de afdeling de kennisbron m.b.t. personele capaciteitsvragen, het vervaardigen van basisroosters, rapportages hierover en vragen op het gebied van arbeidstijden management.

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
22005	AO&AP-DDO Personnel Planning & Development	Human resource planningswerkzaamheden	Geen

Soort kosten

De belangrijkste kosten betreffen personeelskosten. Daarnaast zijn er inhuurkosten bij ziekte of afwezigheid van vaste medewerkers.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

Gezien de aard van de werkzaamheden zijn de kosten van Day2Day Operations/ Personnel Planning & Development (DDO/PP&D) niet direct aan een PMC toe te wijzen. De kosten van DDO/PP&D worden gemaakt ten behoeve van diverse 'uitvoerende' afdelingen. Bij deze uitvoerende afdelingen is deels sprake van een toerekening naar meerdere PMC's. De kosten van DDO/PP&D worden daarom ook toegerekend aan meerdere PMC's. Voor de vaststelling van de verdeelsleutel van DDO/PP&D wordt gebruik gemaakt van de aantallen fte's bij de te plannen afdelingen, aangezien het aantal fte's een goede driver is voor de mate waarin de DDO/PP&D-werkzaamheden verricht ten behoeve van de uitvoerende afdelingen.

De verdeelsleutel wordt dus vastgesteld op basis van de fte's per uitvoerende afdeling binnen de diverse PMC's. Op deze wijze ontstaat dan op basis van aantal fte per PMC de sleutel.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

De inzet van het aantal fte's bij de te plannen afdelingen wordt in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode (tijdens het Tactisch Planproces) vastgesteld door de Directie AO&AP op basis van de kaders en normen afgegeven door de Directie Schiphol voor ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode. Deze goedgekeurde inzet dient als inputvariabele voor de berekening van de sleutel voor elk jaar van de tariefperiode.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 personeelskosten, categorie 8 inhuur extern personeel en categorie 10 overige externe kosten en diverse kosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

A7f Aviation/SSE – Health, Safety & Environment

Kostenplaats van de afdeling Health, Safety & Environment

Allocatie: gedeelde sleutel PMC's Aviation, Security en Non-Aviation

Beschrijving afdeling

De afdeling Health, Safety en Environment (HSE) ondersteunt de lijn bij het managen van risico's op het gebied van veiligheid, gezondheid en milieu. Op Schiphol zijn de lijnmanagers verantwoordelijk voor hun HSE-performance. Zij worden (gevraagd en ongevraagd) door de HSE Office ondersteund met onder andere tools, analyses, voorvalonderzoeken en rapportages, advies en vergunningcoördinatie.

De HSE Office bestaat uit twee onderdelen: Strategy & Advice en Compliance & Analysis.

Strategy & Advice funtioneert hierbij als expertise centrum voor HSE-vraagstukken, met ontwikkeling van HSE-gerelateerd Schipholbeleid en inrichting, beheer en onderhoud van het HSE-management systeem.

Compliance & Analysis houdt zich bezig met vergunningcoördinatie, voorvalonderzoek, (trend)analyses en regie en coördinatie van tweedelijns Toezicht en Handhaving op HSE-regelgeving.

Naast de structurele werkzaamheden van de HSE Office, vinden er ook op programmaniveau activiteiten plaats zoals in de programma's Schiphol 4 Safety (stimuleert binnen Schiphol de ontwikkeling naar proactief organiseren, collectief gedrag, lerend vermogen en leiderschap) en Measure & Report Safe Performance (richt zich op de doorontwikkeling van het melden, registreren, rapporteren en analyseren van ongewenste gebeurtenissen op het gebied van Health, Safety & Environment).

De afdeling heeft daarnaast een belangrijke onafhankelijke rol in het monitoren van de eisen van de European Aviation Safety Agency (EASA). EASA heeft (onder andere ten aanzien van veiligheid) eisen voorgeschreven die betrekking hebben op de infrastructuur, de luchtvaart gerelateerde processen en de organisatie van een luchthaven. Deze eisen worden door Schiphol, als houder van een EASA-certificaat, gemonitord (bijvoorbeeld wanneer een situatie of beleid wijzigt). De kosten worden toegerekend op basis van allocatiesleutel A7f (gedeelde sleutel o.b.v. PMC Aviation, PMC Security en Non-Aviation).

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
23300	SSE-M Health Safety & Environment	Strategie en beleid van Schiphol op het gebied van Health, Safety & Environment	Geen

Soort kosten:

Het betreft hier voornamelijk personeelskosten, inhuur- en advieskosten en materiaalkosten.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

De grondslag voor allocatie van de kosten op kostenplaats 23300, die voor het overgrote deel bestaan uit personeel gerelateerde kosten, is gebaseerd op een verdeling van de activiteiten van de fte's over Aviation, Security en Non-Aviation

Consultatie

De sleutel voor elk jaar van de drie jaar tariefperiode wordt bepaald in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode. De sleutel is per jaar gebaseerd op een verdeling van de activiteiten van de fte's over PMC Aviation, PMC Security en Non-Aviation. De tijdsbesteding van de HSE-medewerkers per activiteit wordt in overleg met het management voor de jaren van de tariefperiode (op basis van ervaringscijfers van de 3 reeds gerealiseerde jaren voorafgaand aan de tariefperiode) vastgesteld.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 personeelskosten, categorie 8 inhuur extern personeel,

categorie 9 materialen en categorie 10 overige externe kosten en diverse kosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

A7h Aviation/SSE – Business Platform IT

Kostenplaats 23125 Business Platform IT

Allocatie: gedeelde sleutel PMC's Aviation, Security en Non-Aviation

Kostenplaatsnummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
23125	Business Platform IT	Onderhoud en beheer en licenties van alle IT systemen die primair gebruikt worden door SSE.	IT assets behorend bij de diensten

De afdeling Business Platform IT is verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer en de licenties van alle IT-systemen die primair gebruikt worden door SSE. Hierdoor staat de klantfocus centraal en wordt er door middel van data en technologie maximale waarde voor de business en haar directe klanten gerealiseerd. Daarnaast vermindert deze manier van organiseren onderliggende afhankelijkheden, wat de time-to-market verbetert, iets wat cruciaal is in de continu veranderende omgeving van onze luchthaven. Belangrijke diensten voor SSE zijn onder andere de Security lanes, Security Scans, X-rays, Explosive Tracing Devices (ETD), No-Q poorten, Gemeenschappelijke meldkamer infrastructuur (GMI), en het Openbaar Meld Systeem (OMS). Deze diensten spelen allemaal een vitale rol voor of het waarborgen van de beveiliging van de luchthaven of voor de taken van de brandweer.

Soort kosten

De directe kosten per Business Platform IT-dienst bestaan uit 1.) uitbestedingen en 2.) uren;

- Uitbestedingen

Onder uitbestedingen worden de contracten verantwoord die zijn afgesloten voor beheer van (een of meerdere) diensten en/of data- en telecommunicatie kosten. Voor alle diensten is SSE de primaire opdrachtgever, maar er maken ook andere interne afdelingen gebruik van de diensten. Dit komt tot uitdrukking in een gedeelde allocatiesleutel o.b.v. toewijzing van onderliggende activiteiten naar gebruikers.

- Uren

De toerekening van uren vindt op verschillende manieren plaats, afhankelijk van of het inzet betreft van interne medewerkers, externe medewerkers, dan wel een combinatie van de twee voorgaande. Het bepalen van het uurtarief van interne medewerkers en de externe medewerkers verschillen en daarmee ook van de hoogte van het uurtarief (zie ook paragraaf 6.2.3. in het hoofddocument).

Soort opbrengsten

Business Platform IT kent incidenteel opbrengsten uit activering van interne en externe uren i.v.m. projecten die leiden tot een actief. Deze opbrengsten worden verantwoord als negatieve kosten (vermindering van desbetreffende kostensoort).

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

De toerekening vindt plaats op basis van gebruik. De methode van toerekening wordt in de volgende sectie verder toegelicht.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

Het berekenen van de verdeelsleutels vindt in het jaar voorafgaand aan de komende tariefperiode plaats. De directe kosten (uitbestedingen en uren) worden in het jaar voorafgaand aan de tariefperiode, als onderdeel van

het Business Plan proces door de verantwoordelijke budgethouder, welke betrokken is bij het leveren en bouwen van de diensten, op dienstniveau per jaar gebudgetteerd. Deze budgettering is input voor de berekening van de directe kosten voor de jaren van de tariefperiode.

De toerekening van de kosten van Business Platform IT verloopt via 3 stappen.

1. Kosten toewijzen aan initiatieven en diensten ⁴
2. PMC's toewijzen aan initiatieven en diensten
3. Verdeelsleutel berekenen

De PMC-verdeling op basis van gebruik wordt per Business Platform IT-dienst vermenigvuldigd met de gebudgetteerde kosten (exclusief afschrijvingen) van de IT-dienst. Van de som van deze berekening van alle Business Platform IT-diensten wordt een gewogen gemiddelde verdeling gemaakt. Deze gewogen gemiddelde verdeling is de totale Business Platform IT PMC sleutel welke voor de afzonderlijke jaren van de tariefperiode wordt berekend en wordt gehanteerd voor allocatie van alle Business Platform IT kosten exclusief afschrijvingen.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke opex kosten exclusief afschrijvingen van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

⁴ De generieke services waar deze diensten gebruik maken zoals bijv. rekencentra en servergebruik maken onderdeel uit van de OU IT&D allocatiesleutel en maken dus geen onderdeel uit van de Business Platform IT sleutel.

Bijlage A Opsomming Business Platform IT diensten met bijbehorende PMC verdeling ⁵

100% allocatie naar PMC Security		
Diensten		Omschrijving activiteit
122200_ABLOY		Digitaal programmeerbare sloten voor de periferie
122205_AEOS		Applicatie voor managen van toegang op deuren, liften etc.
122220_BIOD VERIFY - BIOMEDICAL		Beveiligde personeelsdoorgangen
122230_BOARDINGPASS READER AND PRINTER - HRF		Boardingpass lezer en printer tbv High Risk Flight clusters
122245_CBS BADGE CENTER		Afspraken syst. Tbv flow in het BC
122265_EMULATORS CT SCANS		Systeem tbv IT besturing CT scans
122295_HMS		X-ray ondersteunende dienst
122305_I-FENCE		Radar gestuurd camerasysteem periferiebeveiliging
122315_IPM		De pasprinters in het badge center
122320_LAG - LIQUIDS AEROSOLS AND GELS		Security asset tbv scanning Liquids, Aerosols, Gels)
122325_MANAGEMENT AND STORAGE		Tijdelijke fysieke opslag in loods, oa security assets
122330_MOBILE READER SOFTWARE		Autorisaties van een schipholpas uitlezen
122340_PGD - STAFF AND GOODS GATEWAYS		Personeels- en Goede Doorgangen
122360_RANDOMIZER		Apparaat tbv at random steekproef binnen het screenings proces (tbv extra controles).
122370_SCC - SECURITY CONTROL CENTER - ELS WEB		Registratieprogramma voor meldingen
122405_SIMS		Security incident man. Systeem
122410_SOM - SECURITY ONDERSTEUNENDE MIDDELEN		Ondersteunende middelen tbv security proces
122415_SS - SAFETY AND SECURITY		Digitale test voor schipholpas
122425_SSPC		Faciliteiten voor automatische grenspassage
122430_ST LINES SECURITY GENERAL		Telematics communicatielijnen Security Algemeen
122450_VESTA		Toegangsbeheersysteem
122455_WDD - WISSELDEUREN DIENST		Systeem tbv sturen passagiersstromen
122470_PROJECTPASSEN		Aanvragen en printen projectpassen.
122495_SMART SECURITY		Smart Security is een sensoroplossing die het huidige Security proces automatiseert
693128 - Security Vertrekfilter 1		Assets & services tbv Security Vertrekfilter 1
693129 - Security Vertrekfilter 2		Assets & services tbv Security Vertrekfilter 2
693130 - Security Vertrekfilter 3		Assets & services tbv Security Vertrekfilter 3
693131 - Security Vertrekfilter 4		Assets & services tbv Security Vertrekfilter 4
693132 - Security Transfer Filter EF		Assets & services tbv Security Transfer Filter EF
693133 - Security Transfer Filter GH		Assets & services tbv Security Transfer Filter GH
693155 - Security Tijdelijk Vertrekfilter 0		Assets & services tbv Security Tijdelijk Vertrekfilter 0
ntb_Security A-pier		Assets & services tbv Security A-pier
ntb_Security Transfer filter		Assets & services tbv transferfilters
100% allocatie naar PMC Aviation		
Diensten		Omschrijving activiteit
122260_EMERGENCY RESPONSE TOOL		Emergency response tool
122355_Q-PULSE		Vervanger van ASIS (incident registratie systeem)
122400_SELF SERVICE BOARDING		Self service boarding
122435_SCHIPHOL VIRTUEEL OEFENEN		Oefenprogramma voor de brandweer
122445_VEILIGHEIDSPASPOORT		Programma voor skills van medewerkers
122505_OMS		Brandmeld installatie met verbindingen
100% allocatie naar PMC Parking		
Diensten		Omschrijving activiteit
122250_CCRP		Assets tbv regievoering parking, oa camera monitoring
122335_PARKING CONTROL ROOM		Camera's tbv regievoering parking, oa camera monitoring
100% allocatie naar PMC Privium		
Diensten		Omschrijving activiteit
122350_PRIVIUM VERIFY		Dienst tbv toegangsbeheer/check privium leden
Gedeelde sleutel		
Allocatie wet luchtvaart op basis van	Diensten	Omschrijving activiteit
Verdeling obv: verhouding aantal camera's aan luchtzijde en landzijde	122280_GMI - GEMEENSCHAPPELIJK MELDKAMER INFRASTRU	Digitaal camerasyt. Voor security, Kmar, Douane en KLM
A5 Staven & Concern	120915_BOW TIE XP	Risicomangement assessment tool
A5a landzijdige veiligheid	NTB_TAXIBUFFER CAMERA'S	Camera's specifiek voor monitoring taxibuffer autotaxi's
Verdeling obv #: aantallen intercoms	122310_INTERCOM	Spreek-luister verbindingen Schiphol
Verdeling obv #: aantallen camera's	ntb_TUNNELVEILIGHEID CAMERAS	Camera's kaagtunnel en buitenveldertunnel
Verdeling obv #: hardware	122235_CAMERA CONNECT	Camera systeem
Verdeling obv #: meldingen regiecentrum	122300-HT5000 - CENTER CENTER COMMUNICATION SYSTEM	Communicatie systeem regiecentrum
Verdeling obv: gebruik per pmc per activiteit	121315_SEAMLESS FLOW	Dienst tbv flowoptimalisatie
gewogen sleutel (kn & opbr =neutraal)	122480-LVNL Camera's	Camera's, uitleesposities, server, netwerk tbv LVNL (wordt gefactureerd aan LVNL)

⁵ De generieke services waar deze diensten gebruik maken zoals bijv. rekencentra en servergebruik maken onderdeel uit van de OU IT&D allocatiesleutel en maken dus geen onderdeel uit van de Business Platform IT sleutel.

Toelichting grijs gemarkeerde activiteit:

OMS Brandmeldinstallatie met verbindingen – geheel aan brandmeldsensoren en netwerk om er voor te zorgen brandmeldsignalen worden doorgegeven aan de bemande brandmeldcentrale. De kosten voor OMS worden voor 100% toegerekend aan het Aviation omdat ze ten behoeve zijn van brandmeldingen voor het luchthavenproces. Er zijn een aantal OMS verbindingen bij derden (voornamelijk huurders van Commercial). De kosten hiervoor worden gefactureerd en vallen buiten deze allocatie.

Gemeenschappelijk Meldkamer Infrastructuur (GMI)⁶: een afdeling binnen Security is de functionele eigenaar van de kosten van deze ICT-dienst. De toerekening vindt plaats op basis van de locatie van de camera's waarbij een scheiding wordt gemaakt tussen:

- Landzijde: dit zijn alle gebieden die voor de security check zijn gesitueerd
- Luchtzijde: dit zijn de gebieden waar passagiers zich begeven nadat de security controle heeft plaatsgevonden alsmede overige niet publieke gebieden

Gebieden aan luchtzijde betreffen die gebieden waar beveiligingsmaatregelen van toepassing zijn die primair gericht zijn op bescherming van het vliegtuig (passagiers, bemanning en bagage) ook wel genaamd de SRA-(CP) gebieden. Deze gebieden aan luchtzijde betreffen: in het Terminalcomplex: lounges en pieren, bagagekelders en loskades. Buiten het Terminalcomplex: doorlaatposten, platformen, landingsterrein, brandweerposten en op Schiphol Oost de hangars en de GA-terminal. Gebieden aan landzijde betreffen die gebieden waar naast het securitydoel ook een duidelijk bedrijfsbeveiligingsdoel geldt, namelijk de bescherming en continuïteit van de bedrijfsvoering, ook wel genaamd de niet-SRA-(CP) gebieden. Deze gebieden aan landzijde betreffen: in het Terminalcomplex: aankomst- en vertrekhallen, Plaza. Buiten het Terminalcomplex: Jan Dellaertplein, Voorrijwegen, Transport- en Expeditiestraat, parkeerterreinen en het SHG gebouw.

De toerekening aan de PMC's wordt als volgt bepaald:

- De kosten van de camera's die gesitueerd zijn aan luchtzijde worden volledig aan luchtvaartactiviteiten toegerekend
- De kosten van de camera's die hangen op landzijde worden toegerekend met behulp van de algemene terminal sleutel.
- De kosten van de camera's op landzijde specifiek voor non Aviation gebieden (zoals parkeerterreinen) worden volledig toegerekend aan Non Aviation.

Intercom spreekluisterverbindingen op Schiphol. Hardware en verbindingen van intercom waarmee de regiecentra bereikt kunnen worden in geval van nood. Dit is ingericht vanuit een veiligheidsoogpunt, voornamelijk in liften en parkeergarages. De kosten hebben een gedeelde sleutel op basis van de aantallen intercoms per gebruiker. Er zijn ook intercomverbindingen in assets van Parking en gebouwen van Schiphol Commercial.

Seamless Flow: De PMC verdeling van de dienst Seamless Flow is gebaseerd op onderstaande uitgangspunten:

- Ontwikkelkosten worden gelijk verdeeld over Aviation and Security
- Kosten van Enrolment kiosks bij Departures worden gelijk verdeeld over Aviation and Security
- Kosten van Enrolment kiosks bij Arrivals worden toegerekend aan Security (mogelijk ook voor Aviation als deze worden gebruikt voor return flights)
- Kosten van Seamless Flow Border gates worden toegerekend aan Security
- Kosten van Seamless Flow Boarding Gates, Biometric SSDOP, en Biometric Check-in desk worden toegerekend aan Aviation
- Kosten van het platform worden gelijk verdeeld over Aviation en Security

⁶ Uitzondering hierop vormen de kosten van camera's op parkeerterreinen, deze worden volledig toegerekend aan Non Aviation

A7i Aviation/AO&AP – PPI en APOC

Diverse kostenplaatsen van afdeling PPI en APOC

Allocatie: gedeelde sleutel naar PMC Aviation, Parkeren en Real Estate

Beschrijving afdeling

Process Performance & Improvement (PPI)

PPI is verantwoordelijk voor het opstellen van de capaciteitsdeclaratie (i.s.m. analyse team en Strategy & Airport Planning) en het leiden van het proces voor afstemmen en consulteren van deze capaciteitsdeclaratie. Daarnaast faciliteert PPI het definiëren, prioriteren en programmeren van oplossingen voor knelpunten uit het Integral Capacity Plan (capaciteit en kwaliteit) tot een haalbaar en maakbaar projectportfolio (inclusief afstemming met stakeholders & alignment met het Mid Term Plan).

PPI beheert en door-ontwikkelt de AO&AP operating visie en uitgangspunten (CONOPS, Procesvisies, procesbeschrijvingen en standaard PvE's) en is tevens verantwoordelijk voor het doorvertalen van user requirements naar prestatie afspraken t.b.v. de procesafdelingen en contracteren (i.s.m. met inkoop – hub/spoke) van de prestatieafspraken naar SLA's met ketenpartijen.

PPI is onderverdeeld in een viertal procesmanagement afdelingen nl. Aircraft proces, Passenger proces, Landside access proces en Baggage proces.

Airport Operations Center (APOC)

In de APOC wordt de operatie op Schiphol voorbereid vanaf de D-7. De APOC is verantwoordelijk voor het opleveren van het Airport Operations Plan (AOP) Dit plan dient als leidraad voor verschillende afdelingen in de operationele regie en uitvoering. Daarnaast formeert de APOC een tijdelijke crisis organisatie op verzoek van Commissie van Overleg (CVO) of als gevolg van een aanzienlijke geplande of ongeplande afwijking op de bedrijfsvoering. Ook de afstemming overleg met Eurocontrol in het kader van de AOP-NOP-verbinding (aansluiting Europese luchtruim op de grond operatie van Schiphol) is belegd binnen de APOC.

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
20200	AO&AP APOC Management	Senior management afdeling APOC	Geen
20210	AO&AP APOC Bedrijfsvoering	Vorbereiding dagplan operatie	Geen
21502	AO&AP PPI Management	Senior management afdeling PPI en secretariaat	Geen
21522	AO&AP PPI Process Enabling and Improvement	Integrale procesverbetering over cluster grenzen heen, incl portfoliomanagement	Geen
21532	AO&AP PPI Airport & Airline Solutions	Vertalen klantvraag naar haalbare/ maakbare oplossingen	Geen
21535	AO&AP PPI Information Management	Ondersteuning Functioneel Beheer van de operationele applicaties	Geen

Soort kosten

De belangrijkste kosten betreffen personeelskosten. Daarnaast zijn er inhuurkosten bij ziekte of afwezigheid van vaste medewerkers.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

Gezien de aard van de werkzaamheden zijn de kosten van PPI en APOC niet direct aan een PMC toe te wijzen. De kosten van PPI en APOC worden gemaakt ten behoeve van diverse 'uitvoerende' proces afdelingen (Aircraft,

Bagage, Passenger en Landside Access). Bij deze uitvoerende proces afdelingen is deels sprake van een toerekening naar meerdere PMC's. De kosten van PPI en APOC worden daarom ook toegerekend aan meerdere PMC'S. Voor de vaststelling van de verdeelsleutel van PPI en APOC wordt een gewogen gemiddelde berekend van de aantallen fte van de uitvoerende procesafdelingen bij PPI (Aircraft, Bagage, Passenger en Landside Access) vermenigvuldigd met de allocatiesleutel van die procesafdeling (d.w.z. de 100% aviationsleutel A1a voor Aircraft, Bagage en Passenger en de landzijdige infrasleutel A5a voor Landside Access). Er wordt gebruik gemaakt van de aantallen fte's bij de afdelingen, aangezien het aantal fte's een goede driver is voor de mate waarin PPI en APOC werkzaamheden verricht ten behoeve van de uitvoerende proces afdelingen.

Fictieve voorbeeldberekening A7i						
	Fte	Sleutel	Allocatie	Aan	Fte * Allocatie	
PPI Aircraft Process Management	24,0	A 1a	100%	Aviation	24,0	
PPI Bagage Process Management	15,0	A 1a	100%	Aviation	15,0	
PPI Passenger Process Management	18,0	A 1a	100%	Aviation	18,0	
PPI Landside Access Process Management	15,0	A5a	36,0%	Aviation	5,4	
		A5a	23,0%	Real Estate	3,5	
		A5a	41,0%	Parking	6,2	
Totaal	72,0				72,0	
Sleutel A7i						
					Aviation	86,7%
					Real Estate	4,8%
					Parking	8,5%
						100%

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

De inzet van het aantal fte's bij de proces afdelingen (Aircraft, Bagage, Passenger en Landside Access) wordt in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode (tijdens het Tactisch Planproces) vastgesteld door de Directie AO&AP op basis van de kaders en normen afgegeven door de Directie Schiphol voor ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode. Deze goedgekeurde inzet dient als inputvariabele voor de berekening van de sleutel voor elk jaar van de tariefperiode. Vervolgens wordt deze inputvariabele vermenigvuldigd met de allocatiesleutel voor elk jaar van de tariefperiode van de procesafdelingen.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 personeelskosten, categorie 8 inhuur extern personeel en categorie 10 overige externe kosten en diverse kosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

A9c Aviation/ASM – Stafafdelingen Assetmanagement

Kostenplaatsen van de afdeling Asset Management Staf

Allocatie: gedeelde sleutel o.b.v. kostenbasis uitvoerende afdelingen Assetmanagement aan alle PMC's met uitzondering van die PMC's die geen diensten afnemen van Asset Management

Beschrijving afdeling

De hier genoemde afdelingen zijn stafafdelingen van de afdeling Asset Management (ASM) binnen de BA Aviation. Asset Management zorgt voor continuïteit van het luchthavenproces door het ter beschikking stellen van bedrijfsmiddelen. De activiteiten in dat kader betreffen onder andere: gebouwbeheer en onderhoud van operationeel vastgoed, beheer, ontwikkeling en onderhoud van infrastructuur.

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
23500	ASM/Management	Management ASM	Geen
24500	ASM/DDA/Management	Management van Digital, Data & Analytics (DDA). De kostenplaats bevat de kosten van de manager.	Geen
24520	ASM/DDA/Digital & Innovation	Digital & Innovation zorgt voor de vernieuwing van de Assets en de manier van werken binnen ASM. Deze vernieuwing kan technisch van aard zijn zoals de automatische passagiersbrug of digitaal van aard zoals real time inzicht in asset beschikbaarheid of predictive maintenance	Geen
24505	ASM/DDA/Asset Information	Asset Information is het expertisecentrum binnen Schiphol. D&A is opgericht om de kwaliteit van onze data te bewaken en de hele organisatie te helpen om meer data gedreven te werken. Er zijn vakspecialisten werkzaam, naar discipline en omvang ingedeeld.	Geen
24510	ASM/DDA/Asset IT	Asset Management IT is de IT-afdeling binnen de afdeling ASM. Hierin zijn zowel de technisch als functioneel beheerders vertegenwoordigd die de IT-diensten voor ASM operationeel houden. AIS doet dit voor primair voor ASM, maar biedt deze (IT) diensten ook aan voor CAPEX projecten (d.m.v. urenregistratie ten laste van deze projecten geboekt en geactiveerd). Zij bouwen en beheren betrouwbare IT-dienstverlening ter ondersteuning van de huidige en toekomstige ASM processen.	Geen
25500	ASM/DEV/Management	De afdeling Development & Sustainability (D&S) is binnen ASM opdrachtgever en ontwikkelaar voor alle projecten waarbij een Asset ontwikkeld wordt. De afdeling manager wordt aangestuurd door de senior manager en bestaat ook uit de Executive Opdrachtgevers uit het team Grote Projecten. Daarnaast rapporteren de junior opdrachtgevers en communicatiemedewerkers van de grote projecten ook aan de senior manager van D&S.	Geen
25505	ASM/DEV/Realization	Realization bestaat uit een team van opdrachtgevers inclusief manager. Binnen Schiphol wordt de PRINCE2 projectmanagementmethodiek gevolgd, de	Geen

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
		opdrachtgever vervult de rol zoals deze in deze methodiek is geformuleerd. Dat betekent dat de opdrachtgever onder andere verantwoordelijk is voor de business case, stakeholdermanagement en risicomangement van de business case.	
25510	ASM/DEV/Airport Development	AD bestaat uit een team van ontwikkelaars inclusief manager. Zij zijn binnen de projecten verantwoordelijk voor het Programma van Eisen, van start tot eind van de projecten die door de afdeling Development & Sustainability worden aangestuurd. Door middel van urenregistratie worden de kosten van AD ten laste van projecten gebracht.	Geen
25520	ASM/DEV/Sustainability, energy management & Reports	Dit team is verantwoordelijk voor het ontwikkelen, rapporteren en het voeren van de regie op de Energie- en de Sustainability strategie van ASM in lijn met de RSG strategie (Sustainability Vision 2050, met de daarbij behorende Roadmap Sustainability: zero emission en zero waste. Daarnaast de rapportage en de regie op Portfolio- en Risico management.	Geen
26000	ASM/AC/Management	Asset Continuity is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van alle ASM-assets, inclusief de operationele teams die 24/7 de eerste lijn ontstoring verzorgen. Op deze kostenplaats staat het management van AC.	Geen
26005	ASM/AC/Technical Operations	Technical Operations is verantwoordelijk voor de 24/7 operatie binnen ASM, inclusief eerste lijn ontstoring.	Geen
26010	ASM/AC/Technical Expertise Office	Technical Expertise Office is verantwoordelijk voor een aantal overkoepelende diensten ter ondersteuning van de verschillende clusters binnen Asset Continuity. Dit betreft onder andere diensten in relatie tot Systeemgerichte Contractbeheersing, Stakeholder Management, Strategisch Planontwikeling en dergelijke.	Geen

Soort kosten

Het betreft hier voornamelijk personeelskosten en in mindere mate advieskosten en inhuurkrachten. Verdere specifieke posten betreffen de kosten van dotatie aan personeelsvoorzieningen en negatieve kosten voor het vormen van targets.

Soort opbrengsten

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

De kosten van de stafafdelingen van Asset Management (zoals benoemd in de tabel van A9c) worden gemaakt ten behoeve van de 'uitvoerende' clusters binnen Asset Management (zijnde AC/Outside, AC/Inside, AC/Infra, AC/Passenger Facilities, en AC/Luggage. Bij deze uitvoerende afdelingen is deels sprake van een toerekening naar meerdere PMC's. De kosten van de stafafdelingen van Asset Management worden daarom ook toegerekend aan

meerdere PMC'S. Voor de vaststelling van de verdeelsleutel van de stafafdelingen van Asset Management wordt gebruik gemaakt van de reeds bekende sleutels van de uitvoerende afdelingen. Deze sleutels worden gewogen met het aandeel in de kosten van de uitvoerende afdelingen, aangezien de kostenomvang een goede driver is voor de mate waarin de stafafdelingen van Asset Management werkzaamheden verrichten ten behoeve van de uitvoerende afdelingen. De verdeelsleutel wordt dus vastgesteld op basis van de omvang van de kosten per uitvoerende afdeling binnen ASM, vermenigvuldigd met de PMC-verdeling per uitvoerende afdeling.

Voor Terminal (Inside, Bagage en Passenger Facilities) betreft dit de kosten voordat de doorbelasting (D18) plaatsvindt. Voor UT betreft dit de kosten waarbij de inkoopkosten van energie en water uitgesloten zijn. Dit omdat UT zelf een organisatie heeft voor de inkoop van energie en water en omdat dit grote bedragen betreft wordt de kostenbasis van UT gehanteerd exclusief de inkoopkosten van energie en water alvorens de verdeelsleutel van Asset Management te bepalen.

Consultatie

De sleutel voor elk jaar van de drie jaar tariefperiode wordt bepaald in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode. De sleutel is per jaar gebaseerd op de verhouding van de gebudgetteerde kosten van de uitvoerende afdelingen per individueel jaar van de drie jaar tariefperiode en wordt vervolgens vermenigvuldigd met de PMC-verdeling per uitvoerende afdeling.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 personeelskosten, categorie 8 inhuur extern personeel en categorie 10 overige externe kosten en diverse kosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

A9d Aviation/AO&APOPS – Stafafdelingen Airport Operations & Aviation Partnerships

Kostenplaatsen van de afdeling Airport Operations & Aviation Partnerships

Allocatie: gedeelde sleutel o.b.v. kostenbasis afdelingen Airport Operations & Aviation Partnerships aan diverse PMC's

Beschrijving afdeling

De hier genoemde afdelingen zijn stafafdelingen van de afdeling Airport Operations & Aviation Partnerships. Airport Operations & Aviation Partnerships bestaat uit vier onderdelen: Aviation Business Development (ABD) Process Performance & Improvement (PPI), Day2Day Operations (DDO) en Airport Operations Center (APOC).

ABD is verantwoordelijk voor het ophalen van de klantwens bij de airlines, de cargo community en co-makers. Met als doel het door ontwikkelen en versterken van de relatie met onze klanten binnen de end-to-end airline journey PPI is verantwoordelijk voor het opstellen van de capaciteitsdeclaratie (i.s.m. analyse team en S&AP) en het leiden van het proces voor afstemmen en consulteren van deze capaciteitsdeclaratie. Daarnaast faciliteert PPI het definiëren, prioriteren en programmeren van oplossingen voor knelpunten uit het ICP (capaciteit en kwaliteit) tot een haalbaar en maakbaar projectportfolio.

DDO is 24/7 de uitvoeringsorganisatie binnen Airport Operations & Aviation Partnerships en is verantwoordelijk voor de integrale regie op de End-to-End Aircraft- en Passengerflows en het proactief sturen op de klantwens en de procesprestatie gedurende dag van uitvoering (Regie). De APOC is verantwoordelijk voor het realiseren van een Airport Operations Plan (AOP) voor de uitvoering en het implementeren van keten regie.

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
20000	AO&AP Management	Directeur Airport Operations & Aviation Partnerships inclusief secretariaat	Geen
20500	AO&AP Compliance, Continuity and Risk	Risicobeheersing en bewaken 'license to operate'.	Geen

Soort kosten

De kosten op de kostenplaatsen betreffen voornamelijk personeelskosten en overige organisatiekosten.

Soort opbrengsten

Geen.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

De kosten van de stafafdelingen van Airport Operations & Aviation Partnerships (AO&AP) (zoals benoemd in de tabel van A9d) worden gemaakt ten behoeve van de 'uitvoerende' afdelingen binnen AO&AP (ABD, PPI, DDO en APOC). Bij deze uitvoerende afdelingen is deels sprake van een toerekening naar meerdere PMC's. De kosten van de stafafdelingen AO&AP worden daarom ook toegerekend aan meerdere PMC's. Voor de vaststelling van de verdeelsleutel van de stafafdelingen van AO&AP wordt gebruik gemaakt van de reeds bekende sleutels van de uitvoerende afdelingen. Deze sleutels worden gewogen met het aandeel in de kosten van de uitvoerende afdelingen, aangezien de kostenomvang een goede driver is voor de mate waarin de stafafdelingen van AO&AP werkzaamheden verrichten ten behoeve van de uitvoerende afdelingen.

De verdeelsleutel wordt dus vastgesteld op basis van de omvang van de kosten per uitvoerende afdeling binnen OPS, vermenigvuldigd met de PMC-verdeling per uitvoerende afdeling. De allocatiesleutel wordt voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode ten tijde van budgettering vastgesteld voor de drie afzonderlijke jaren

Consultatie

De sleutel voor elk jaar van de drie jaar tariefperiode wordt bepaald in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode. De sleutel is per jaar gebaseerd op de verhouding van de gebudgetteerde kosten van de uitvoerende afdelingen per individueel jaar van de drie jaar tariefperiode en wordt vervolgens vermenigvuldigd met de PMC-verdeling per uitvoerende afdeling.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 personeelskosten en categorie 10 overige externe kosten en diverse kosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

A10a Aviation/ASM – AC Inside Terminal Overall

Kostenplaatsen van de afdeling AM/Asset Continuity/Inside Terminal Overall

Allocatie: gedeelde sleutels o.b.v. m2 van het Terminalcomplex aan PMC's Aviation, Security, Concessies, Commercial

Beschrijving afdeling:

Inside Terminal Overall is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en beheer van de terminal.

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
26305	ASM/AC/Inside Terminal Overall	Kostenplaats heeft geen activiteiten. Hierop worden de activa geadministreerd en tevens de WOZ belasting van de Terminal verantwoord.	Stationsgebouwcom-plex incl. liften, pieren (met zitmeubilair), lounges, installaties (gebouw- en klimaatinstallaties), interieur (incl. planten), communicatie- en informatiesystemen en installatie operations room. (zie ook A2 en A3)

Soort kosten

Dit betreft de afschrijvingskosten van de activa die worden gealloceerd op basis van de gedeelde sleutel m2 terminal. Voor de exploitatiekosten van de kostenplaats 26305 zie allocatiesleutel A2a (100% directe toewijzing aan PMC Aviation voor Terminal).

Soort opbrengsten

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

Het Terminalcomplex 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 kosten (na doorbelasting) van de afdeling ASM/AC/Inside Terminal Overall 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 Terminalcomplex 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 Aviobridgen) wordt de standaardregel (gebruikers principe) gehanteerd dat, indien sprake is van geheel gebruik door Aviation (of Non-Aviation), geheel wordt toegerekend aan Aviation (of Non-Aviation). De inlichtingenbalies, welke ook onderdeel zijn van de activa van het Terminalcomplex, worden toegerekend op basis van de verhouding die ten grondslag ligt aan Doorbelasting D12 Schiphol Commercial – Customer Contact Center en Mobiele Persoonlijke Assistentie. . 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 planten.

Voor het vaststellen van het gebruikt van het vloeroppervlak van het Terminalcomplex, wordt allereerst het toe te rekenen vloeroppervlak van het Terminalcomplex (per gebouwdeel en per verdieping) vastgesteld. De maatstaf die hiervoor gehanteerd wordt is het verhuurbare vloeroppervlak (v.v.o.). Voor de vaststelling van het v.v.o. wordt door RSG vanaf 2010 de NEN 2580:2007, correctieblad NEN 2580/C1:2008 en het Schiphol - addendum NEN 2580 toegepast. In het Schiphol - addendum NEN 2580 zijn de uitzonderingen en specifieke toepassing op de luchthaventerminal Schiphol van de NEN 2580:2007 en het correctieblad NEN 2580/C1:2008 vastgelegd.

NEN 2580 is een in de Nederlandse vastgoedwereld gecertificeerde normering. Het bevat termen, definities en bepalingsmethoden voor oppervlakten van terreinen die bestemd zijn voor gebouwen en voor vloeroppervlakten en inhouden van gebouwen of delen ervan.

RSG past de bovengenoemde normering toe, met het oog op vergroting van consistentie en controleerbaarheid van het bemeten van de ruimten in de Terminal en aanverwante gebouwen. De toepassing hiervan wordt door een externe partij (bijvoorbeeld Bureau Bouwcoördinatie Nederland (BBN)) geaudit en wordt een meetcertificaat afgegeven.

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

Bij de bepaling van het vloeroppervlak dat aan PMC's kan worden gealloceerd wordt niet meegerekend:

- Een ruimte die dient voor het onderbrengen of bedienen van gebouwinstallaties
- Een trappenhuis, met inachtneming van de een-op-een regel. De een-op-een regel is de regel dat van een gang die uitsluitend leidt naar een technische ruimte, dan wel naar een nooddeur de m² als gebouwgebonden worden beschouwd. In dat geval wordt de ruimte gealloceerd aan de PMC gebouwgebonden (en volgt daarmee de toerekening van de technische ruimte en de nooddeur).
- Een voorziening voor verticaal verkeer, trapgat of liftschaft; toegangssluisen naar trappenhuis indien de sluis uitsluitend toegang biedt tot het trappenhuis
- Een schalmgat of vide, indien de oppervlakte daarvan groter is dan of gelijk is aan 4,0m²
- De oppervlakte van delen van vloeren waarboven de netto-hoogte kleiner is dan 1,5m
- Een vrijstaande bouwconstructie en een leidingschaft indien de horizontale doorsnede daarvan bij schuine kolommen, inclusief het gedeelte van de ruimte daaronder dat lager is dan 1,5m, groter is dan of gelijk is aan 0,5m²

- Een dragende binnenwand

Een ruimte voor horizontaal verkeer indien deze uitsluitend dient voor het bereiken van een installatieruimte of een nooduitgang, waarbij de een-op-een regel wordt toegepast.

Bij het bepalen van het verhuurbare oppervlak geldt:

- Binnenwand (niet-dragend) gemeten tot aan het hart van de wand
- Binnenwand (dragend) gemeten tot aan de wand
- Buitenwand/ gevelconstructie (dragend) gemeten tot aan de wand/constructie

Specifieke uitgangspunten van de Schiphol - addendum NEN 2580 zijn:

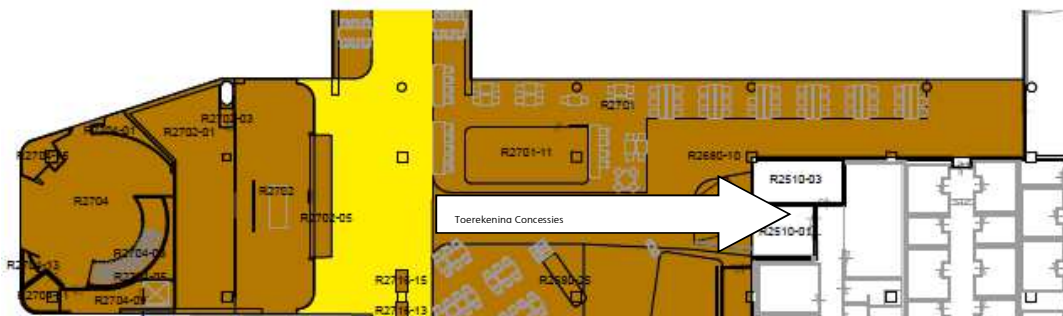
- Schiphol heeft de volgende interpretatie van de glaslijncorrectie: in het geval van een raamopening (met een vensterbank) wordt er gemeten tot aan het glas op 1,5 meter hoogte. Als het glas echter tot aan de grond reikt, dan wel op minder dan 25 centimeter hoogte begint, beschouwt Schiphol dit als een buitengevel en wordt deze volledig uitgesloten van de v.v.o. Omdat dit een constructie is die zich in de buitengevel bevindt en die niet aan de gebruiker kan worden toegerekend, is het volgens Schiphol vanuit bedrijfseconomisch oogpunt niet wenselijk om het kozijn te verhuren. In dit geval wordt het vloeroppervlak dan gemeten tot de rand van de buitengevel en niet het glas.
- De ruimte voor het parkeren van motorvoertuigen binnen het terminalgebouw wordt wel tot de verhuurbare oppervlakte gerekend
- Schiphol beschouwt SER-ruimten als gebouw gebonden installatieruimten. SER-ruimten zijn 'satellite equipment rooms' en worden gebruikt voor het ontsluiten van datacommunicatie
- Uitrolbare winkels worden toegerekend in de uitgerolde toestand
- Voor reclameobjecten op een smalle voet, wordt het m² gebruik gemeten op 1,5m hoogte.

Na vaststelling van het verhuurbaar oppervlak per gebouwdeel, op basis van de Schiphol - addendum NEN 2580, 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 NEN 2580 en Schiphol - addendum 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.
- Aan etalages, open winkelpuien, balies, telefooncellen, brievenbussen en automaten wordt één extra strekkende meter vloeroppervlak toegerekend over de gehele breedte. Dit geldt ook voor uitrolbare winkels. Bij gesloten puin, dat wil zeggen blinde wanden, geldt deze regel niet. De extra meter vertegenwoordigt de etalagefunctie (winkelend publiek wat de etalage bekijkt) of wachtrijen voor een balie/automaat. Mocht deze extra meter geclaimd zijn door Operations als minimaal benodigde flowbreedte, dan moet deze wel vrij worden gehouden van uitstalling, maar blijft de etalagefunctie intact en zal daarom nog steeds een strekkende meter doorbelast worden.
- Indien wanden, kolommen, of andere objecten worden voorzien van een reclame-uiting met aanrijbeveiliging of in de vorm van een uitstekend beeldscherm, dan worden de m² op een hoogte van 1,5m. ingemeten en gealloceerd aan PMC Media. Op zichzelf staande reclameobjecten worden ook ingemeten op 1,5m. hoogte en gealloceerd aan PMC Media. Verder wordt een strekkende meter toegevoegd aan de reclameobjecten
- 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 Toerekeningssysteem (zie bijlage 7 Forfaitaire vaststelling m2 correcties Terminalcomplex).

- Passagierstoiletten in Terminal 1, 2 en 3 op de begane grond en de verdiepingen daarboven worden voor 50% toegerekend aan PMC Aviation en voor 50% toegerekend aan PMC Concessies. Op deze verdiepingen bevinden zich de aankomst- en vertrekhallen en publieke lounges.
- De toiletten op pieren (inclusief overlagingen) worden toegerekend aan de PMC Aviation.
- 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.
- "Restruimten", dat wil zeggen ruimten die door de plaatsing van een bepaald object (bijvoorbeeld een kraam, zitgebied of telefooncel) logischerwijs niet toegankelijk zijn en hierdoor niet functioneel zijn, worden aan de functie toegewezen, welke de ontoegankelijkheid veroorzaakt. "Loopruimten" en andere ruimten om gebouw gebonden ruimten (bijvoorbeeld ruimte om, voor en onder een trap) worden toegerekend aan de gebruiker van de omliggende hoofdruimte. Dit wordt niet gedefinieerd als restruimte omdat de ruimte niet ontoegankelijk is. Deze loopruimte in flowgebied wordt derhalve toegerekend aan PMC Aviation en loopruimte in winkelgebied aan PMC Concessies.
- Indien een gang kan worden opgedeeld in sub-gangen met verschillende hoofdgebruikers dient dit alleen te gebeuren mits wordt voldaan aan de volgende eisen. Er moet een duidelijke scheidingslijn kunnen worden getrokken d.m.v. virtueel doortrekken van fysieke ruimtescheidingsconstructies zoals wanden (maar ook nagelvaste tafeltjes aangezien die vaak zitgebieden afbakenen) EN er moet kunnen worden aangetoond dat de hoofdgebruiker een andere PMC is. Per sub-gang wordt de PMC vervolgens gealloceerd aan de hoofdgebruiker. Hieronder wordt door middel van een tekening weergegeven dat de subgang (die aftakt van de hoofdgang) en die uitsluitend naar het concessiegebied van Schiphol Commercial leidt wordt toegerekend aan PMC Concessies.



- 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 als enig doel 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. Jaarlijks wordt door de Schiphol afdeling Customer Insights tellingen gedaan van het aantal gebruikers van Plaza en met welk doel ze daar verblijven. De uitkomsten van dit onderzoek (Plaza Profiel en Gedrag onderzoek) vormen de basis voor de correctie 'centrale driehoek Plaza'. Deze centrale driehoek wordt in het Schipholsysteem oorspronkelijk toegerekend aan Aviation. Vervolgens wordt deze toerekening deels gecorrigeerd (van Aviation naar Non-Aviation). Deze correctie is voor het gebruik door andere dan Aviation gebruikers van de centrale driehoek Plaza. Alle hierboven weergegeven gebruikersgroepen worden gecategoriseerd aan Aviation of aan Non-Aviation. Het aandeel luchtvaart gebonden personeel en het aandeel niet-luchtvaart gebonden personeel worden in het Plaza Profiel en Gedrag onderzoek niet verbijzonderd. In het Plaza

Profiel en Gedrag onderzoek worden Schiphol werkers als een extra categorie vermeld. De verbijzondering van deze categorie SPL-werkers vindt plaats op basis van het meest recente onderzoek 'Actualisatie economische betekenis Schiphol'. Dit onderzoek (van oktober 2019) is uitgevoerd door een externe partij: Decisio. In het onderzoek wordt een aantal categorieën SPL-werkers geïdentificeerd. Het aandeel luchtvaart gebonden versus niet-luchtvaart gebonden personeel komt als volgt tot stand: personeel werkzaam bij luchtvaartmaatschappijen, grondafhandeling, beveiligingsdiensten, douane, immigratie en overige overheidsdiensten wordt toegerekend aan luchtvaart gebonden personeel. De categorie luchthaven en luchthaven verkeersleiding wordt als volgt toegerekend: personeel van de luchthaven verkeersleiding wordt toegerekend aan luchtvaart gebonden personeel. Het personeel van de luchthaven wordt toegerekend op basis van de verhouding ontleend aan het Werkgelegenheidsonderzoek (oktober 2012) waarbij 65% aan luchtvaart gebonden personeel en 35% aan niet-luchtvaart gebonden personeel wordt toegerekend. Tenslotte wordt de categorie 'overig' 50% toegerekend aan luchtvaart gebonden personeel en 50% toegerekend aan niet-luchtvaart gebonden personeel. De basis voor de Plaza Profiel- en Gedrag rapportage wordt gevormd door de Plazamonitor. De Plazamonitor kent 6 metingen per jaar. Per keer worden de metingen over 5 dagen gespreid. Er wordt bij elke meting op dezelfde dagen en tijden gemeten (waarbij de tijden over de dag verspreid zijn, zodat een representatief beeld wordt verkregen van de passanten op Plaza). Alleen bezoekers die Schiphol Plaza verlaten worden aangesproken. Derhalve wordt bij de uitgangen van Plaza geïnterviewd: het betreft de uitgangen naar het J. Dellaert plein, de uitgang naar parkeergarage P1, de NS-perrons en de opgangen naar de vertrekhallen. Bij de opgangen naar de vertrekhallen worden alleen vertrekkende passagiers geïnterviewd, aangezien dit voor hen de plaats is waar zij Schiphol Plaza verlaten. Wegbrengers kunnen op deze locatie aangetroffen worden maar vallen op dat moment in de categorie "buiten doelgroep" omdat zij later terugkomen om Plaza vervolgens definitief te verlaten via de uitgangen naar de parkeergarages, J. Dellaertplein of NS-station. Aan elke 3e passant wordt gevraagd in welke doelgroep de passant valt (Schiphol medewerker, recreant, afhaler, wegbrenger etc) zonder dat vooraf medewerking wordt gevraagd voor het gehele onderzoek. Na het beantwoorden van deze vraag wordt vervolgens medewerking aan het volledige onderzoek gevraagd. Voor de Plaza Profiel- en Gedrag rapportage is alleen de eerste vraag uit de vragenlijst van belang. De overige vragen brengen systematisch de kwaliteitsperceptie van Schiphol Plaza in kaart van de verschillende doelgroepen maar zijn in dit kader niet van belang. Het onderzoek wordt elk jaar, en voor elke meting volgens dezelfde systematiek uitgevoerd. De definitie van niet-luchtvaart gebonden passanten is als volgt: dit betreft de totale categorieën ov-reizigers, recreanten en overige passanten alsmede een deel van de medewerkers die op de locatie Schiphol werkzaam zijn (waaronder bijvoorbeeld medewerkers van Security bedrijven) in de niet-luchtvaart gebonden activiteiten.

Voor de correctie van de 'centrale driehoek Plaza' geldt het volgende: voor jaar 1 van de drie jaar tariefperiode worden de werkelijke Customer Insights tellingen gebruikt van het meest recent beschikbare kalenderjaar op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan het eerste tariefjaar. Voor jaar 2 en 3 zijn geen prognoses beschikbaar van de ontwikkelingen van het toekomstig gedrag van de Plaza bezoeker. Daarnaast zijn geen drivers beschikbaar die de ontwikkelingen van het toekomstig gedrag van de Plaza bezoeker kunnen voorspellen (bijvoorbeeld verkeer en vervoer ontwikkeling geeft geen inzicht in het gedrag van de Non-Aviation Plaza bezoeker). Daarom wordt voor jaar 2 en 3 van de drie jaar tariefperiode het gemiddelde van de Customer Insights tellingen gebruikt van de drie recent beschikbare kalenderjaren op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan het eerste tariefjaar.

- De expeditie- en transportstraat worden gebruikt door voertuigen voor enerzijds het bereiken van de Rental Terminal magazijnen, gelegen aan- of in de directe nabijheid van de expeditie- en transportstraat, en anderzijds als aanrijroute voor het bereiken van de goederenfilters. Bij de goederenfilters worden alle luchthaven benodigdheden gecontroleerd alvorens ze worden toegelaten tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, genaamd 'Security Restricted Area Critical Part' (SRA-CP). Het gebruik van de expeditie- en transportstraat wordt vastgesteld bij het betreden van de expeditie- en transportstraat. Per straat vindt tweemaal per jaar gedurende een gehele dag een telling

plaats. Uitkomsten van deze tellingen zijn representatief voor het gebruik gedurende het jaar. Deze tellingen vinden plaats bij de ingang van beide straten waarbij per straat apart wordt geteld. De chauffeur van het voertuig wordt gevraagd naar het doel van het bezoek, alsmede naar de aard van de lading. Alle passages wegen even zwaar in de telling, ongeacht grootte van het voertuig. De uitkomsten van de tellingen worden als volgt toegerekend

- o Passages transport- en expeditiestraat voor het bereiken van de magazijnen gelegen aan of in de directe nabijheid van de expeditie- en transportstraat worden toegerekend aan Rental Terminal.
- o Passages transport- en expeditiestraat voor het bereiken van de goederenfilters worden als volgt toegerekend: indien de passage plaatsvindt voor de aanlevering aan winkels, horeca etc. dan wordt de passage toegerekend aan de PMC Concessies. Indien de passage plaatsvindt voor het bevoorraden van Rental Terminal ruimten in de Terminal (en niet betreffende de magazijnen zoals hierboven vermeld) vindt toerekening plaats aan de PMC Rental Terminal. Het overige deel van de passages is niet specifiek voor de bevoorrading van concessionarissen en huurders, maar is noodzakelijk voor het beheer van het gebouw (voor onderhoudswerkzaamheden, bouwprojecten etc.). Deze passages worden toegerekend aan alle gebruikers van het Terminalcomplex. Hiervoor wordt de algemene terminal sleutel gehanteerd (van het eerste jaar van de drie jaar tariefperiode). Deze sleutel wordt voor de berekening van de correctie van de transport- en expeditiestraat voor jaar 2 en 3 gelijk gehouden.

De uitkomsten van dit onderzoek (passages tellingen) vormen de basis voor de correctie 'expeditie- en transportstraat'. Deze straten worden in het Schipholsysteem toegerekend aan Non-Aviation. Vervolgens wordt deze toerekening deels gecorrigeerd (van Non- Aviation naar Aviation toe). Deze correctie is voor het gebruik door andere dan Non- Aviation gebruikers van de expeditie- en transportstraat.

Voor de correctie van de 'expeditie- en transportstraat' geldt het volgende:

Voor jaar 1 van de drie jaar tariefperiode worden de werkelijke passages tellingen gebruikt van het meest recent beschikbare kalenderjaar op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan het eerste tariefjaar. Voor jaar 2 en 3 zijn geen prognoses beschikbaar van de ontwikkelingen van de toekomstig gebruik van de 'expeditie- en transportstraat'. Daarnaast zijn geen drivers beschikbaar die de ontwikkelingen van het toekomstig gebruik van de 'expeditie- en transportstraat' kunnen voorspellen (bijvoorbeeld verkeer en vervoer ontwikkeling geeft geen inzicht in de verhouding van het gebruik van de 'expeditie- en transportstraat'). Daarom wordt voor jaar 2 en 3 van de drie jaar tariefperiode het gemiddelde van de passages gebruikt van de drie recent beschikbare kalenderjaren op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan het eerste tariefjaar.

- Ruimten welke zijn gereserveerd voor permanent gebruik van Non-Aviation worden toegerekend aan Non-Aviation.
- De term lounges wordt gebruikt voor twee soorten van verblijfsgebieden op Schiphol. Het verblijfsgebied achter securitycheck dan wel paspoortcontrole (niet commercieel en toegerekend aan de PMC Aviation onder aftrek van het gebruik door Non-Aviation voor bijvoorbeeld winkels en horeca). Daarnaast bestaan er specifieke airlines lounges die commercieel zijn verhuurd en worden toegerekend aan de PMC Rental Terminal. De toegang en het gebruik van deze commercieel verhuurde ruimten vallen in principe niet onder de zeggenschap van Schiphol.
- De ruimten onder de pieren (begane grond) worden veelal verhuurd aan luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren, schoonmaakbedrijven etc. Dit zijn de kantoren en bedrijfsruimten die de luchtvaartmaatschappijen nodig hebben voor het primaire operationele proces van het afhandelen van passagiers en hun bagage. Deze ruimten zijn verschillend benaderbaar. Er zijn ruimten die vanaf de terminal (binnenuit) kunnen worden bereikt, dan wel vanaf randwegen en platformen (buitenaf), dan wel van beide kanten benaderbaar. Deze ruimten onder de pieren worden niet toegerekend aan Luchtvaartactiviteiten

- Ov-chippalen staan in clusters van twee opgesteld. De ov-chippalen staan elk op een kleine grondplaat. De oppervlakte van de twee grondplaten, alsmede de tussenliggende restruimte (die even groot is als 1 grondplaat), wordt zonder m2 voor wachtruimte toegerekend aan Non-Aviation. Men passeert de ov-paal zonder te stoppen, derhalve wordt geen wachtruimte toegerekend. De NS-kaartautomaten staan in clusters van vier opgesteld. Hier wordt per kaartautomaat een meter wachtruimte toegerekend. De oppervlakten van de clusters van 4 kaartautomaten alsmede de toegerekende wachtruimte vóór de clusters worden toegerekend aan Non-Aviation.

Voor jaar 1 van de drie jaar tariefperiode is de peildatum 1 juli voorafgaand aan het eerste tariefjaar. Op deze peildatum wordt de sleutel voor jaar 2 en 3 op de volgende wijze bepaald: de sleutel voor jaar 1 wordt als basis genomen. Om tot een zo nauwkeurig mogelijke bepaling van de sleutel voor jaar 2 en jaar 3 te komen worden op basis van de geplande oplevering van projecten in de terminal (ontleend aan het meest recente Aviation Development Plan per 1 juli) extracomptabel aanpassingen gedaan op de vierkante meters van jaar 1 per gebouwdeel/ verdieping. De volgende projecten uit het Aviation Development Plan worden niet meegenomen in de bepaling van de sleutel jaar 2 en 3:

- De projecten die geen betrekking hebben op de Terminal
- De projecten die PMC neutraal zijn (toerekening Aviation, Security en Non-Aviation voor en na het project blijft ongewijzigd), bijvoorbeeld er vindt een project plaats voor Aviation in een gebied dat al aan Aviation was toegerekend.

De inschatting van het m2 effect per opgeleverd deel van het project op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan de tariefperiode (voor de toerekening van jaar 2 en jaar 3 van de tariefperiode) wordt gedaan op basis van op het peilmoment beschikbare informatie. Dit is per project verschillend, omdat de projecten zich in verschillende (ontwerp)fasen bevinden. De beschikbare informatie kan zijn een gedetailleerde tekening gebaseerd op een definitief ontwerp of een vlekkenplan gebaseerd op een structuurontwerp. Het uitgangspunt is dat de meest gedetailleerde en meest recente informatie wordt gebruikt voor de inschatting van de m2.

Stap 4

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

Grensscheidings-faciliteiten worden voor 100% aan Security toegerekend.

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 ASM/Asset Continuity. 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.

Bij ontwikkelingen in het Terminalcomplex die gepaard gaan met een uitbreiding van de verhuurbare vloeroppervlakte worden de vierkante meters toegerekend aan de PMC's op basis van het gerealiseerde plan. Ten tijde van het investeringsplan wordt ruimte gereserveerd door zowel Aviation en Non-Aviation en vervolgens toegekend. Non-Aviation betaalt derhalve de gereserveerde ruimte ook als de ruimte nog niet door de PMC als zodanig gebruikt wordt.

Als in de bestaande situatie een functie verdwijnt uit het terminalcomplex, dan blijven de kosten bij de huidige PMC totdat een andere PMC de ruimte daadwerkelijk in gebruik neemt. Uitzondering op deze toerekening vormen tijdelijke wijzigingen ("uitleen" van vierkante meters van Aviation aan Non-Aviation of omgekeerd).

Om de objectiviteit bij de toerekening op basis van gebruik bij de PMC-allocatie te borgen, maakt Schiphol bij het proces gebruik van een Technisch Bronndocument (TB). Hierin staat samengevat wat een verbouwing inhoudt en waar deze precies plaatsvindt (ondersteund door bouwtekeningen). Ook bevat het TB een overzicht van de oude versus de nieuwe situatie op het niveau van ruimtenummer, gebruiksfunctie, allocatie naar PMC('s) en

oppervlakte (conform NEN2580). Dit overzicht waarborgt dat niet onterecht oppervlakte verdwijnt of bijkomt en dat voor alle PMC's duidelijk is welke ruimten aan welke PMC worden gealloceerd. Alle betrokken PMC's moeten het TB goedkeuren en ondertekenen alvorens het wordt verwerkt en in de allocatiesleutels wordt meegenomen. Daarnaast vindt maandelijks een allocatieoverleg plaats waar de vertegenwoordigers van de PMC's aan deelnemen. In dat overleg worden grotere verbouwingen in de Terminal besproken alsmede het (ingeschatte en globale) effect op de PMC-allocatie. Twee maanden voorafgaand aan het fotomoment op 1 juli worden looprondes in de Terminal georganiseerd waarin dezelfde personen worden uitgenodigd die in het allocatieoverleg zitten en daar wordt heel specifiek gekeken naar de overeenstemming tussen de tekeningen per gebouwdeel en verdieping en de werkelijk aangetroffen situatie. Ook worden de verbouwingen, specifiek als deze rond 1 juli worden opgeleverd, bekeken en hoe deze zullen worden opgenomen in de 1 juli foto. De bevindingen van de looprondes kunnen vervolgens onderwerp zijn van behandeling in het allocatieoverleg. Na het gereed komen van de PMC-allocatie op basis van de 1 juli foto worden door alle PMC-vertegenwoordigers handtekeningen gezet onder de definitieve PMC-verdeling voor elk individueel jaar van de drie jaar tariefperiode

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

De sleutel wordt op basis van m2 bestand per 1 juli voorgaand jaar van de drie jaar tariefperiode eenmalig vastgesteld in de database ten behoeve van het ruimtebeheer. Deze sleutel geldt voor het eerste jaar van de tariefperiode en wijzigt in jaar 2 en 3 op de volgende wijze: voor jaar 2 en jaar 3 wordt de sleutel voor jaar 1 als basis genomen. Om tot een zo nauwkeurig mogelijke bepaling van de sleutel voor jaar 2 en jaar 3 te komen, worden op basis van de geplande oplevering van projecten in de terminal (ontleend aan het meest recente Aviation Development Plan per 1 juli) extracomptabel aanpassingen gedaan op de vierkante meters van jaar 1 per gebouwdeel/ verdieping. De volgende projecten uit het Aviation Development Plan worden niet meegenomen in de bepaling van de sleutel jaar 2 en 3: De projecten die geen betrekking hebben op de Terminal
De projecten die PMC neutraal zijn (toerekening Aviation, Security en Non-Aviation voor en na het project blijft ongewijzigd), bijvoorbeeld er vindt een project plaats voor Aviation in een gebied dat al aan Aviation was toegerekend.

De inschatting van het m2 effect per opgeleverd deel van het project op het peilmoment 1 juli voorafgaand aan de tariefperiode (voor de toerekening van jaar 2 en jaar 3 van de tariefperiode) wordt gedaan op basis van op het peilmoment beschikbare informatie. Dit is per project verschillend, omdat de projecten zich in verschillende (ontwerp)fasen bevinden. De beschikbare informatie kan zijn een gedetailleerde tekening gebaseerd op een definitief ontwerp of een vlekkenplan gebaseerd op een structuurontwerp. Het uitgangspunt is dat de meest gedetailleerde en meest recente informatie wordt gebruikt voor de inschatting van de m2.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 2 afschrijvingskosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

A12a Aviation/ASM – Gebruik wagenpark

Kostenplaats van de afdeling ASM/AC/Outside Fleetmanagement

Allocatie: gedeelde sleutel o.b.v. gebruik wagenpark aan alle PMC's

Beschrijving afdeling

De afdeling Outside van Asset Continuity (AC), subafdeling Fleetmanagement betreft alle voertuigen aan airside en landside, die eigendom zijn van RSG (zowel economisch als juridisch eigendom) evenals voertuigen waar sprake is van lease.

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
26115	ASM/AC/Outside Fleetmanagement	Beheer en onderhoud wagenpark van RSG, zowel van voertuigen voor uitvoering van werkzaamheden aan airside (zoals crashtenders, sneeuwvoertuigen, auto's operationele dienst) als van voertuigen in gebruik aan landside (arbeidsvoorwaardelijke lease auto's, dienstvoertuigen en Transcar auto's).	Voertuigen

Soort kosten:

De kosten van beheer, onderhoud, afschrijving en brandstof van de voertuigen van het wagenpark⁷, wagenpark, inclusief de kosten van de afdeling. Op kostenplaats 26115 worden kosten verantwoord die samenhangen met het beheer en onderhoud van voertuigen voor de verschillende bedrijfsonderdelen. Een groot deel van de activiteiten zijn uitbesteed.

Soort opbrengsten

Geen.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

De kosten van de afdeling AC/Outside Fleetmanagement (zoals benoemd in de tabel van A12) worden gemaakt ten behoeve van de afdelingen die voertuigen gebruiken. Bij deze afdelingen is deels sprake van een toerekening naar meerdere PMC's. De kosten van AC/Outside Fleetmanagement worden daarom ook toegerekend aan meerdere PMC's. Voor de kosten geldt dat deze worden gealloceerd op basis van gebruik van de voertuigen door de afdelingen. De kosten voor de voertuigen van Transcar, die voor algemeen verbruik door Transcar aan Schiphol medewerkers worden verhuurd, worden beschouwd als overhead. De medewerkers van RSG kunnen bij zakelijke afspraken op en buiten de locatie Schiphol gebruik maken van een voertuig van Transcar. Alle overige voertuigen kunnen rechtstreeks aan één of meerdere afdelingen worden toegerekend (dedicated gebruik). Alle overhead (betreft o.a. personeelskosten, en overige uitbestedingskosten) wordt proportioneel verdeeld over de kostencomponenten brandstofkosten, afschrijvingskosten en onderhoudskosten om de allocatiesleutel te kunnen bepalen.

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 (excl. afschrijvingskosten) en opbrengsten van de kostenplaats van AC/Outside Fleetmanagement.

⁷ NB: de contracten m.b.t. de leaseauto's van Schiphol Telematics worden rechtstreeks verantwoord op entiteit ST. De voertuigen vormen geen onderdeel van de allocatiesleutel.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

De allocatiesleutel A12 bestaat uit 2 soorten sleutels: een algemene afschrijvingsleutel voor gedeelde activa en een algemene exploitatiekosten sleutel.

Algemene afschrijvingsleutel

Met betrekking tot de voertuigen wordt een onderscheid gemaakt tussen voertuigen die volledig ten behoeve van één afdeling in gebruik zijn en voertuigen die door meerdere afdelingen worden gebruikt. Voor de voertuigen die volledig door 1 afdeling worden gebruikt wordt bij activering de verdeelsleutel van die afdeling gebruikt. Dit betreffen de strategische (CAT-5) en de arbeidsvoorwaardelijke voertuigen (CAT-A).

Voor de voertuigen die door meerdere afdelingen worden gebruikt wordt de algemene afschrijvingsleutel (zoals beschreven bij de grondslag voor allocatie, zie hierna) gebruikt. Hieronder valt de afschrijvingscomponent van de bedrijfsgebonden voertuigen (CAT-B).

Het peilmoment voor de vaststelling van de algemene afschrijvingsleutel is het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode en wordt op de volgende wijze vastgesteld:

1. Voor elk jaar van de tariefperiode wordt elk voertuig aan één of meerdere afdelingen toegewezen op basis van het gebruik van het voertuig in het jaar voorafgaand aan de tariefperiode, aangepast met de ontwikkelingen uit het Aviation Development Plan.
2. De afschrijvingskosten per afdeling per jaar van de tariefperiode worden verdeeld op basis van de PMC-verdeling behorende bij de afdeling. De PMC-verdeling wordt gebruikt voor de weging en wordt voor de 3 jaren van de tariefperiode gelijk gehouden, omdat deze uitsluitend dient als inputvariabele.
3. Stap 1 en 2 leidt tot een gemiddeld gewogen sleutel per jaar van de tariefperiode.

Algemene exploitatiesleutel

Het peilmoment voor de vaststelling van de algemene exploitatiesleutel is het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode en wordt op de volgende wijze vastgesteld:

1. Voor de jaren van de tariefperiode worden de exploitatiekosten (onderhoud, brandstof en afschrijvingskosten) behorende bij de voertuigen bepaald op basis van de voertuigen in het jaar voorafgaand⁸ aan de tariefperiode en aangepast met de ontwikkelingen uit het Aviation Development Plan.
2. De overhead van de afdeling AC/Fleetmanagement (kostenplaats 26115) wordt per jaar van de tariefperiode toegerekend op basis van de gewogen gemiddelde weging van de bij stap 1 bepaalde exploitatiekosten onderhoud-, brandstof- en afschrijvingskosten.
3. De exploitatiekosten (inclusief overhead) worden voor de jaren van de tariefperiode toegewezen aan een afdeling op basis van het gebruik van de voertuigen. De kosten per afdeling per jaar van de tariefperiode worden verdeeld op de PMC-verdeling behorende bij de afdeling. De PMC-verdeling wordt gebruikt voor de weging en wordt voor de 3 jaren van de tariefperiode gelijk gehouden, omdat deze uitsluitend dient als inputvariabele.

Stap 1 t/m 4 leidt tot een gemiddeld gewogen sleutel per jaar van de tariefperiode.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 2 afschrijvingskosten, categorie 3 onderhoudskosten, categorie 7 uitbestedingen, categorie 9 materialen en categorie 10 overige externe kosten en diverse kosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

⁸ Zie disclaimer basisjaren paragraaf 4.1

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode en die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

A13a Aviation/Other – Pier A project (kismi)

Kostenplaats 27015 A-Pier A project (kismi)

Allocatie: gedeelde sleutel op basis van toekomstige allocatie Pier A project assets

Beschrijving afdeling

Ten tijde van het investeringsbesluit over wat begin 2016 A-gebied heette, is besloten om het geheel aan projecten aan te sturen in een programma, geheten Capital Program. Onder dit Capital Program worden grote projecten georganiseerd die door hun grote onderlinge relatie in samenhang worden aangestuurd. In 2020 is een groot deel van de projecten van Capital Program gestopt dan wel gepauzeerd. Eventuele toekomstige projecten worden voortgezet onder de afdeling Schiphol Projects met uitzondering van het Pier A project.

Het Pier A project (en noodzakelijk projecten ten behoeve daarvan⁹) worden verantwoord op kostenplaats 27015 en daarmee komen ook de OPEX kosten voortvloeiend uit deze projecten terecht op deze kostenplaats binnen Aviation Other.

Na ingebruikname van de assets van het Pier A project, of noodzakelijke projecten ten behoeve daarvan, worden de kosten voor het beheer van de assets niet meer door middel van allocatiesleutel A13a gealloceerd, maar worden kosten op de gebruikelijke wijze toegerekend. Bijvoorbeeld door middel van A10 gedeelde sleutel m2 van het Terminalcomplex en D18 Gebruik Terminal. Na oplevering van het laatste asset uit het project A-Pier zal allocatiesleutel A13a komen te vervallen.

Kosten-plaats Nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
27015	A-Pier A project	Speciaal voor het administreren van een deel van de kosten vanuit Pier A project en ten behoeve daarvan noodzakelijke projecten	

Soort kosten

Op deze kostenplaats worden alleen de kosten in samenhang met investeringen (KISMI) geboekt. Onder KISMI valt een aantal kosten die niet activeerbaar zijn, zoals kosten in de Starting up fase en 'Initiation fase van een project en tijdelijke maatregelen. De 'Starting up fase en Initiation fase zijn de aanloopfasen van een project waarin de haalbaarheid onderzocht wordt en de eisen en wensen die aan een projectresultaat gesteld worden, worden bepaald. De kosten in deze fasen betreffen de kosten van uren eigen personeel, inhuur en advieskosten. Bij het bepalen van het al dan niet activeerbaar zijn van kosten handelt Schiphol in overeenstemming met IFRS-richtlijnen (zie paragraaf 5.2.3 van het Hoofddocument).

Soort opbrengsten

Geen.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

De kosten van de kostenplaats 27015 A-Pier A project binnen Aviation worden gemaakt ten behoeve van de ontwikkeling en realisatie van de A Pier en de daarbij behorende noodzakelijke projecten. De kosten worden door het gemengd toekomstig gebruik van de assets toegerekend aan meerdere PMC's.

De berekening van de A13a allocatiesleutel is gelijk aan de Staven A8 allocatiesleutel

De A13a allocatiesleutel wordt per tariefperiode eenmalig bepaald en geldt voor de totale duur van de desbetreffende tariefperiode, op basis van voorcalculatie over de geschatte allocatie van de assets die opgeleverd

⁹ Zoals bijv. het Logistics Hub (het remote aannemersterrein).

worden uit het A-Pier project. Indien er nog een fase van het A-Pier project loopt in de daaropvolgende tariefperiode (2025-2027) zal een herijking van de sleutel plaatsvinden.

Op basis van het toekomstig gebruik van de assets wordt een verdeling over de PMC's berekend (hierbij wordt aangesloten op regels van het Toerekeningssysteem). Het toekomstig gebruik wordt ingeschat door bij het bepalen van de allocatiesleutel een PMC-verdeling te maken van de nieuwe m2 en assets op basis van de op het moment van opstellen van de sleutel meest recent beschikbare ontwerpproducten. Op het moment van het bepalen van de sleutel voor de onderhavige tariefsperiode is dit voor de A-pier gebaseerd op het technisch ontwerp. Door changes en meerwerk kan de uiteindelijke allocatie sleutel licht afwijken van hetgeen op dit moment bekend is. De sleutel voor de gehele pier wordt berekend door een gewogen gemiddelde van alle geplande assets.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

Peilmoment voor de vaststelling van de verdeelsleutel is een jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode. Deze sleutel blijft gelijk en voor de gehele duur van de tariefperiode.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 6 kosten in samenhang met investeringen zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De gewogen gemiddelde sleutel voor de gehele tariefperiode wordt voor alle jaren gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Aviation Navigator

4.3 Allocaties Schiphol Commercial

In de navolgende paragrafen volgt een beschrijving per allocatie van de kostenplaatsen binnen de Schiphol Commercial, voor zover relevant voor de toerekening van kosten en opbrengsten naar luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation & PMC Security). Zie voor een totaaloverzicht allocaties paragraaf 4.1.

A4 Schiphol Commercial – AGP/Privium

Bedrijf 700, kostenplaats 73700 Privium - in combinatie met een specifieke grootboekrekening

Allocatie: 100% security gekoppeld aan specifieke grootboekrekening, waarop de vergoeding aan security wordt verantwoord voor de kosten die security maakt voor een Privium faciliteit (en waar Privium de opbrengsten geniet). De rest van kostenplaats 73700 wordt gealloceerd aan PMC Premium Services

Beschrijving afdeling

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

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
73700	Privium in combinatie met een specifieke grootboekrekening	Exploitatie Privium product: Administratie/beheer ledenbestand; promotie en ledenwerving.	Div. inventaris: Privium service centre, inventaris op parkeerplaatsen.

Soort kosten

Voornamelijk personeelskosten en commerciële kosten.

Soort opbrengsten

Opbrengst Privium lidmaatschappen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

De kosten voor de faciliteit Automatische Grens Passage (AGP), en die gebruikt wordt door Privium passagiers, worden verantwoord op kostenplaats 23125 Business Platform IT met een 100% allocatie naar de PMC Security. Dit betreft kosten van de activa (poortjes). Daarnaast neemt deze faciliteit m2 in beslag. Deze kosten maken onderdeel uit van de doorbelasting D18 Gebruik terminal. Deze beide kostencomponenten behoren echter bij de PMC Premium Services. Om te bereiken dat wel alle kosten van Security verantwoord blijven op de kostenplaats(en) van Security, maar ook de compensatie wordt verantwoord van Privium opbrengsten ten behoeve van de extra Security activiteit, wordt er bij Privium een correctieboeking gemaakt. In deze correctieboeking wordt binnen kostenplaats 73700 Privium een deel van de opbrengsten overgeboekt naar een separate grootboekrekening met 100% allocatie PMC security. De rest van de kosten en opbrengsten op de kostenplaats 73700 Privium blijft gealloceerd naar PMC Premium Services. De hoogte van de overboeking is gelijk aan het kostenbedrag dat bij PMC Security is verantwoord voor AGP. Daarmee worden de kosten bij de PMC Security voor AGP gecompenseerd en is het voor PMC Security kostenneutraal.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

De kosten voor AGP bestaan uit afschrijvingskosten van de betreffende activa en uit toegerekende kosten vanuit ASM samenhangend met m2 d.m.v. doorbelasting D18 en allocatie A10.

De m2 met betrekking tot AGP worden op basis van m2 bestand per 1 juli voorgaand jaar van de drie jaar tariefperiode eenmalig vastgesteld in de database ten behoeve van het ruimtebeheer. Deze m2's gelden voor het eerste jaar van de tariefperiode en wijzigen in jaar 2 en 3 op de volgende wijze: voor jaar 2 en jaar 3 worden de m2's van de AGP voor jaar 1 als basis genomen. Om tot een zo'n nauwkeurig mogelijke bepaling van de m2's voor jaar 2 en jaar 3 te komen, worden op basis van de geplande AGP-aanpassingen in de terminal (ontleend aan het meest recente Aviation Development Plan per 1 juli) extracomptabel aanpassingen gedaan op de vierkante meters van jaar 1 voor AGP. Als peildatum voor de vaststelling van de bijbehorende activa voor de AGP geldt 1 juli van het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode.

Deze activa gelden voor het eerste jaar van de tariefperiode en wijzigen in jaar 2 en 3 met de geplande ontwikkelingen opgenomen in het Aviation Development Plan.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 personeelskosten en categorie 10 overige externe kosten en diverse kosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

Jaarlijks wordt de hoogte van het toe te rekenen bedrag voor AGP vastgesteld en overgeboekt binnen kostenplaats 73700 naar een separate grootboekrekening met 100% allocatie PMC security.

Beheerder

Sr. Manager Commercial Navigator

A8 Schiphol Commercial – Customer Insights

Bedrijf 700, kostenplaats van 74300 Customer Insights

Allocatie: gedeelde sleutel o.b.v. registratie diverse activiteiten aan PMC's Concessies, Parking & Mobility Services en Schiphol Real Estate

Beschrijving afdeling

De afdeling Customer Insights voert diverse marktonderzoeken uit onder consumenten, passagiers en zakelijke klanten van RSGMRI heeft ook een intelligence functie: database-analyse en -advisering op commerciële en onlinedata.

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
74300	Customer Insights	Marktonderzoek t.b.v. marketing- en beleidsbeslissingen, genereren nieuwe markt-, product- en klantinformatie en Continu Onderzoek passagiers.	Geen

Soort kosten

Voornameijk personeelskosten en externe kosten voor marktonderzoek. De afdeling]Customer Insights verricht verder diverse onderzoeken. De onderzoeken worden voor een groot deel uitbesteed waardoor de afdeling uitsluitend een soort regiefunctie vervult.

Soort opbrengsten

Verkoop van data (onderzoeksresultaten), concessie inkomsten Mobile Centre (derden die onderzoeken verrichten in de terminal).

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

De kosten die resteren (na doorbelasting van het continu onderzoek zie hiervoor D9 Schiphol Commercial) worden volledig aan Non-Aviation gealloceerd (PMC Concessies, PMC Parking & Mobility Services en Schiphol Real Estate). Hoewel bij deze allocatiesleutel geen allocatie plaatsvindt aan de PMC Aviation is de beschrijving van de allocatiesleutel hier wel opgenomen. Dit omdat voorafgaand aan de allocatiesleutel wel een doorbelasting (D9) plaatsvindt naar Aviation.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

Beschrijving doorbelasting D9 Schiphol Commercial:

De inzet van het aantal medewerkers van de afdeling Customer Insights wordt in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode (tijdens het Business Planproces) vastgesteld door de Directie Schiphol Commercial op basis van de normen en kaders afgegeven door de Directie Schiphol voor ieder afzonderlijk jaar van de tariefperiode. De verhouding (verdeelsleutel) van de vragen voor Aviation in relatie tot de totale kosten van het continu onderzoek bepaalt de doorbelasting. Deze verhouding (verdeelsleutel) wordt op basis van de vraagstelling in het jaar voorafgaand¹⁰ aan de tariefperiode vastgesteld en geldt voor alle individuele jaren van de tariefperiode, omdat er geen driver beschikbaar is die de aard van de vragen kan voorspellen. Daarnaast is de verandering van de aard van de vragen zeer beperkt.

¹⁰ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 4.1.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 personeelskosten en categorie 10 overige externe kosten en diverse kosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Commercial Navigator

Allocaties Real Estate en Rental Terminal

Wat betreft het vastgoed 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 Schiphol Commercial naar de PMC's Aviation en Security. De allocatiesleutels voor de Winst en Verliesrekening van de vastgoedactiviteiten van de Schiphol Commercial worden hier daarom niet nader beschreven.

Alle activa van de afdeling Commercial Real Estate 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 72010):

RSG heeft reeds diverse grondposities, gelegen rondom de luchthaven Schiphol, in eigendom. Tevens koopt RSG (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 RSG 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 nog 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 op het moment van ingebruikname wel bouwrente berekend ¹¹voor de vijf daaraan voorafgaande jaren, voor zover deze gronden deze jaren ook daadwerkelijk in eigendom van RSG waren. Eventuele opbrengsten die door de gronden gegenereerd zijn worden hierop 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

Sr. Manager Commercial Navigator

¹¹ De bouwrente is gelijk aan de wacc RSG, zie ook par. 8.3.

4.4 Allocaties IT&Data

Leeswijzer

In hoofdstuk I wordt de totstandkoming van de IT&D-sleutel, waarmee kosten (exclusief afschrijvingskosten) gealloceerd worden, behandeld. In hoofdstuk II is de kostenallocatie van IT&D gevisualiseerd, met toelichting en praktijkvoorbeelden per onderdeel. In hoofdstuk III wordt de allocatie van de afschrijvingskosten beschreven. In hoofdstuk IV worden de projectkosten behandeld en in hoofdstuk V wordt de allocatie van de opbrengsten van OU IT&Data beschreven. Bijlage A bevat de definities welke gebruikt worden in voorgaande passages. Bijlage B bevat een voorbeeldberekening van een fictieve PMC-sleutel. Bijlage C bevat een opsomming van alle IT&D-diensten met bijbehorende PMC (verdeling). Bijlage D bevat praktijkvoorbeelden van IT&D-diensten.

Alle kosten van OU IT&Data worden gealloceerd door middel van de IT&D-sleutel, met uitzondering van afschrijvingskosten. Onderstaand wordt de berekening van deze IT&D-sleutel beschreven. In hoofdstuk III wordt de allocatie van de afschrijvingskosten behandeld; deze kosten worden via een eigen sleutel per dienst gealloceerd.

I. IT&D-sleutel

De kosten van IT&D worden ten tijde van het Business Planproces gebudgetteerd op basis van de Activity Based Budgeting (ABB) methode. ABB is het budgetteren op basis van de Activity Based Costing (ABC) methode. (Zie bijlage A voor definities). Uitgangspunt bij deze methode is dat activiteiten moeten worden uitgevoerd om IT&D-diensten te kunnen laten bestaan. Om die activiteiten uit te voeren worden productiemiddelen (mensen, machines, databases, applicaties, servers etc.) ingezet die kosten met zich meebrengen. Het toepassen van de ABC-methode bij OU IT&D gaat in vijf stappen:

Stap 1. Product-Markt Combinatie (PMC) verdeling

In de eerste stap wordt per IT&D-dienst een procentuele gebruiksverdeling (Product-Markt Combinatie (PMC) verdeling) gemaakt op basis van een inschatting van het gebruik door de dienst-afnemende PMC's. Deze PMC-verdeling wordt per IT&D-dienst door de eigenaar in de business (opdrachtgever) en de Financial Controller van de betreffende Business Unit vastgesteld. Dit kan specifiek voor één PMC zijn of voor meerdere PMC's. Wanneer meerdere PMC's gebruik maken van een dienst, wordt er een verdeling gemaakt op basis van het ingeschatte gebruik. Het kan voorkomen dat een dienst buiten IT&D is belegd, maar dat wel gebruik wordt gemaakt voor het uitvoeren van deze dienst van de infrastructuur (shared service) van IT&D. In dat geval worden de kosten van het gebruik van de shared service naar de PMC's verdeeld zoals de dienst bij de afdeling buiten IT&D de kosten naar de PMC's verdeelt. Er zijn drie verschillende soorten PMC-verdelingen;

- Afdelingsallocatiesleutel: Deze PMC-verdelingen zijn gebaseerd op de allocatiesleutel van de afdeling die de IT&D-dienst afneemt. In bijlage 4 van dit Toerekeningssysteem worden deze sleutels uitgebreid toegelicht.
- Eenheden hardware: Deze PMC-verdelingen zijn gebaseerd op het aantal eenheden hardware (installaties displays, etc.) per afdeling
- Gebruikers: Deze PMC-verdelingen zijn gebaseerd op het aantal gebruikers van de IT&D-dienst.

Bijlage C bevat een overzicht waarin per IT&D-dienst een toelichting gegeven waarop de PMC-verdeling gebaseerd is.

Stap 2. Directe kosten

De directe kosten per IT&D-dienst bestaan uit 1.) uitbestedingen en 2.) uren;

- **Uitbestedingen**

Onder uitbestedingen worden de contracten die zijn afgesloten voor beheer van (een of meerdere) diensten en/of data- en telecommunicatie kosten met externe opdrachtgevers, in opdracht van interne opdrachtgevers, verantwoord.

- **Uren**

De toerekening van uren vindt op verschillende manieren plaats, afhankelijk van of het inzet betreft van interne medewerkers, externe medewerkers, dan wel een combinatie van de twee voorgaande. Het bepalen van het uurtarief van interne medewerkers en de externe medewerkers verschillen en daarmee ook van de hoogte van het uurtarief (zie hiervoor ook beschrijving in par. 6.2.3. van het hoofddocument).

Stap 3. Indirecte kosten (shared services en/of clusters)

Bepaalde IT&D-diensten maken gebruik van de diensten van Shared Services en/of Clusters. Door middel van een costdriver worden de kosten van deze Shared Services en/of Clusters toegerekend aan de IT&D-diensten (zie bijlage A voor definities). In september van het voorafgaande jaar wordt per costdriver bepaald wat de best passende gebruiksverdeling is. Deze gebruiksverdeling kan per costdriver verschillend zijn. Voor o.a. de Shared Service VMWare is de verdeling bijvoorbeeld gebaseerd op het aantal virtuele servers, voor de Helpdesk is de verdeling gebaseerd op het aantal meldingen van de afgelopen 12 maanden.

Wanneer een Shared Service of Cluster geen relatie heeft met een IT&D-dienst, worden de kosten door middel van algemene PMC-verdelingen (op basis van een costdriver) rechtstreeks aan de PMC's gealloceerd. Een algemene verdeling is bijvoorbeeld bij de Shared Service Kantoorautomatisering gebaseerd op het aantal User ID's en bij Data- en telecommunicatiekosten m.b.t. mobiele telefonie op het aantal smartphones per PMC. Deze algemene PMC-verdelingen zijn onderdeel van de berekening van de IT&D-sleutel (van toepassing voor opex, excl afschrijving).

Stap 4. SLA's

Voor iedere IT&D-dienst wordt een Service Level Agreement (SLA) gemaakt tussen IT&D en de business¹² (alle afdelingen van BA Aviation en Commercial). In de SLA staan naast de jaarlijkse beheerkosten ook de afgesproken performance en voorwaarden beschreven. De SLA wordt ondertekend door de opdrachtnemer en de functioneel eigenaar van de IT&D-dienst. Er is per SLA één aanspreekpunt binnen IT&D. Het totaal aan afgesloten SLA's en de daar bijbehorende beheerkosten (alle directe en indirecte kosten, zoals beschreven in stap 2 en 3) worden voor de afzonderlijke jaren van de tariefperiode vastgelegd in het kostprijsmodel IT&D en vormt het integrale budget van IT&D exclusief de afschrijvingen.

Stap 5. IT&D-sleutel

De PMC-verdeling op basis van gebruik wordt per IT&D-dienst vermenigvuldigd met de gebudgetteerde kosten (exclusief afschrijvingen) van de IT&D-dienst. Dit geldt ook voor (het gedeelte van) de gebudgetteerde kosten van Shared Services en Clusters die direct de PMC-verdeling mee krijgen. Van de som van deze berekening van alle IT&D-diensten wordt een gewogen gemiddelde verdeling berekend (in bijlage B is ter illustratie een rekenvoorbeeld van een fictieve IT&D-sleutel opgenomen). Deze gewogen gemiddelde verdeling is de totale IT&D-sleutel welke voor de afzonderlijke jaren van de tariefperiode wordt berekend en wordt gehanteerd voor

¹² Voor diensten waar meerdere opdrachtgevers zijn omdat de dienst een shared service karakter heeft, tekent alleen de IT&D opdrachtnemer.

allocatie van alle IT&D kosten exclusief afschrijvingen. In Hoofdstuk II is de kostenallocatie van OU IT&D gevisualiseerd.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

Als peildatum voor de vaststelling van deze verdeelsleutel geldt het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode. Deze sleutel geldt als basis en wordt voor de jaren van de tariefperiode op basis van onderstaande stappen 1, 2 en 3 aangepast.

Stap 1. PMC-verdeling

- Afdelingsallocatiesleutel: Deze PMC-verdelingen zijn gebaseerd op de allocatiesleutel van de afdeling die de IT&D-dienst afneemt per jaar van de tariefperiode. Verwezen worden naar de individuele allocatiesleutels van de afdelingen in het Toerekeningssysteem.
- Eenheden hardware: Deze PMC-verdelingen zijn gebaseerd op het gebruik van het aantal eenheden hardware (installaties displays, etc.) per afdeling. Het gebruik per afdeling in het jaar voorafgaand aan de tariefperiode geldt als basis. Deze basis wordt aangepast voor de jaren van de tariefperiode met de verwachte ontwikkelingen in het gebruik van de eenheden hardware per afdeling. Deze verwachte ontwikkelingen worden opgesteld in samenspraak met de verantwoordelijke Service Coördinator, waarbij gebruik gemaakt wordt van het Aviation Development Plan.
- Gebruikers: Deze PMC-verdelingen zijn gebaseerd op het aantal gebruikers van de IT&D-dienst.
 - User ID's worden toegekend aan zowel interne- als externe medewerkers. Daarnaast zijn er veel user ID's gekoppeld aan afdelingen. Het totaal aantal user ID's per afdeling is maatgevend voor de PMC verdeling. Deze basis wordt aangepast voor de drie jaren van de tariefperiode met de verwachte ontwikkeling van deze user ID's per afdeling.
 - Mobiele telefoons worden nagenoeg uitsluitend toegekend aan interne medewerkers. Het aantal actieve mobiele nummers per afdeling is maatgevend voor de PMC verdeling. Deze basis wordt aangepast voor de drie jaren van de tariefperiode met de verwachte ontwikkeling van het aantal mobiele telefoons per afdeling.
 - Voor PMC-verdelingen welke gebaseerd zijn op het aantal meldingen geldt als basis het aantal meldingen of incidenten in het jaar voorafgaand aan de tariefperiode. Deze basis wordt voor de jaren van de tariefperiode gelijk verondersteld, omdat er geen driver beschikbaar is die de ontwikkeling van het aantal meldingen kan voorspellen.
 - Voor PMC-verdelingen welke gebaseerd zijn op het aantal gebruikersaccounts van een applicatie geldt als basis het aantal gebruikersaccounts van een applicatie in het jaar voorafgaand aan de tariefperiode. Deze basis wordt voor de jaren van de tariefperiode aangepast met de verwachte ontwikkelingen in het aantal gebruikersaccounts/applicaties. Deze verwachte ontwikkelingen worden opgesteld in samenspraak met de verantwoordelijke Service Coördinator, waarbij gebruik wordt gemaakt van het Aviation Development Plan.

Stap 2. Directe kosten

De directe kosten (uitbestedingen en uren) worden in het jaar voorafgaand aan de tariefperiode, als onderdeel van het Business Planproces door de verantwoordelijke budgethouder, welke betrokken is bij het leveren en bouwen van de diensten, op dienstniveau per jaar gebudgetteerd. Deze budgettering is input voor de berekening van de directe kosten voor de jaren van de tariefperiode.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode wordt verwezen naar het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Stap 3. Indirecte kosten

De verdeling van de indirecte kosten op basis van costdrivers wordt in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode vastgesteld. Deze costdrivers variëren voor de jaren van de tariefperiode op basis van onder stap 1 beschreven methodiek (aantal user ID's of mobiele telefoons etc.).

Stap 4. SLA's

De stappen 1 t/m 3 zoals hierboven beschreven leiden tot mutaties in de bestaande (het jaar voorafgaand aan de tariefperiode) SLA-portefeuille voor elk jaar van de tariefperiode.

Stap 5. IT&D-Sleutel

Het resultaat van stappen 1 t/m 3 leidt tot een IT&D- ITsleutel exclusief afschrijvingen voor elk afzonderlijk jaar van de drie jaar tariefperiode.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 tot en met 3 en categorie 5 tot en met 10 zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

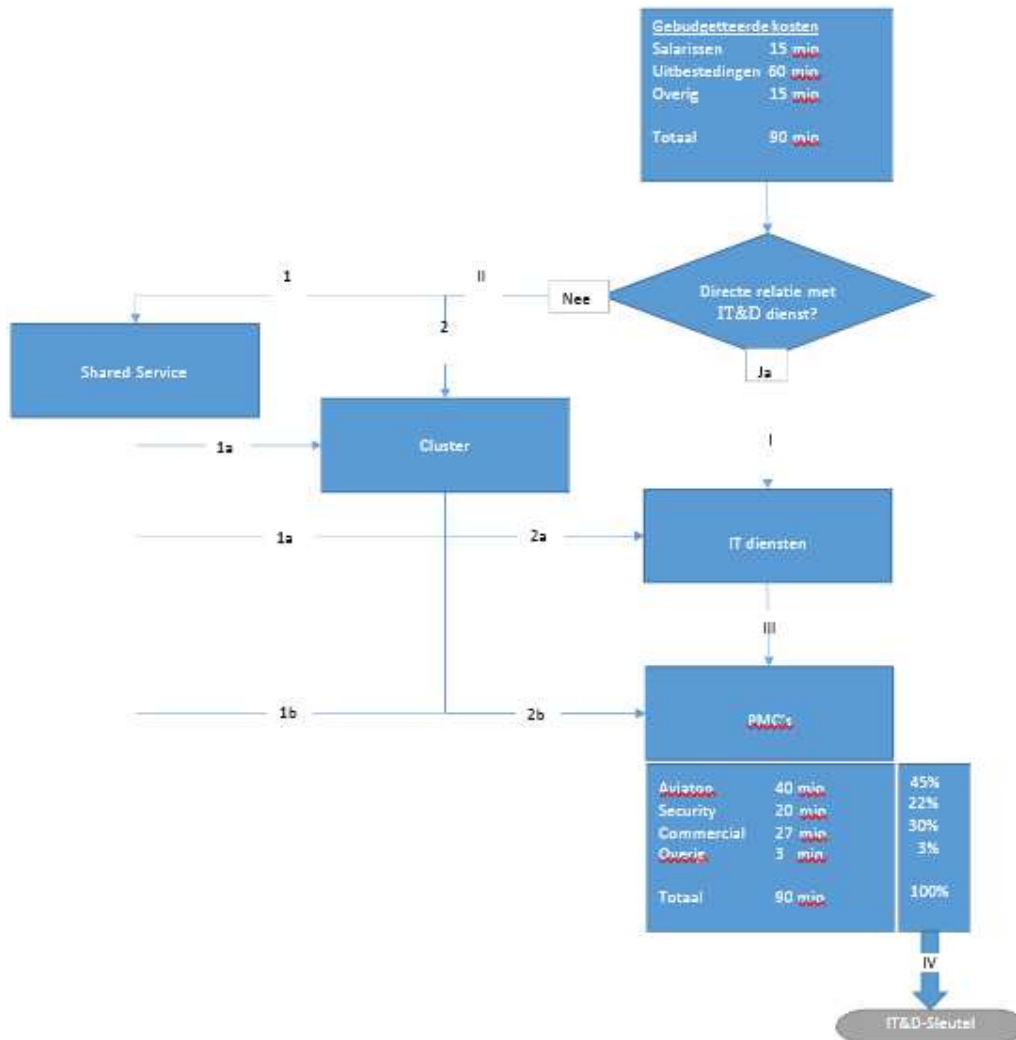
Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten exclusief afschrijvingen van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

II. Visualisatie kostenallocatie IT&Data (opexsleutel excl. afschrijvingen, getallen zijn fictief)



Onderstaand wordt allereerst elke stap in bovenstaande visualisatie toegelicht, daarna wordt er per stap een praktijkvoorbeeld gegeven.

Toelichting

I. Tussen de 50% en 70% van de kosten is rechtstreeks gerelateerd aan diensten en kan direct worden toegewezen. Deze kosten worden als directe kosten toegerekend aan IT&D-diensten.

II. De overige kosten kunnen niet rechtstreeks aan IT&D-diensten worden toegewezen (indirecte kosten). Deze kosten worden gemaakt door Shared Services en Clusters.

- I. Een Shared Service is dienstbaar aan meerdere IT&D-diensten en/of Clusters en/of PMC's, bijvoorbeeld een database welke de gegevens van diensten archiveert en actueel houdt. De kosten vanuit Shared Services worden gealloceerd aan:
- a. IT&D-diensten: als deze gebruik maken van de diensten van de Shared Service. De kosten worden in dit geval verdeeld o.b.v. een costdriver. Een voorbeeld van een costdriver van de Shared Service Storage is het aantal Terabytes aan opslag wat gebruikt wordt.
 - b. Cluster(s): als de geclusterde IT&D-diensten (gezamenlijk) gebruik maken van (een gedeelte van) de diensten van de Shared Service. Ook deze kosten worden verdeeld o.b.v. een costdriver. Zie praktijkvoorbeelden.
 - c. PMC('s): als de diensten van de Shared Service geen directe relatie hebben met IT&D-diensten of Clusters. Deze kosten worden gealloceerd op basis van een PMC-verdeling welke bijvoorbeeld gebaseerd is op het aantal user ID's per PMC (costdriver).
- Een combinatie van a), b) en c) is mogelijk.

II. Een Cluster is een IT&D-diensten-overkoepelende administratieve eenheid, die is gecreëerd om de gezamenlijke gemaakte kosten voor een bepaalde activiteit te bundelen en over gebruikmakende IT&D-diensten/PMC's te kunnen verdelen. De verantwoordelijke Service Coördinator geeft de verdeling van de overkoepelende kosten over de gebruikmakende IT&D-diensten/PMC's aan. De kosten vanuit Clusters worden gealloceerd aan:

- a. IT&D-diensten: als deze gebruik maken van de diensten van het Cluster. De kosten worden in dit geval verdeeld o.b.v. een costdriver.
- b. PMC('s): als de diensten van het Cluster geen directe relatie hebben met SLA's. Deze kosten worden doorbelast o.b.v. een PMC-verdeling welke bijvoorbeeld gebaseerd is op het aantal user ID's per PMC.

Een combinatie van a) en b) is mogelijk.

- III. Alle IT&D-diensten hebben een PMC-verdeling op basis van een inschatting van het gebruik hetgeen resulteert in een procentuele verdeling over de dienst afnemende PMC's. Alle kosten van een IT&D-dienst worden door middel van deze PMC-verdeling verdeeld over de PMC's.
- IV. Deze kostenverdeling excl. Afschrijvingen over de PMC's wordt uitgedrukt in percentages wat de totale gebudgetteerde IT&D-sleutel oplevert welke wordt gehanteerd voor allocatie van alle IT&D kosten exclusief afschrijvingen.

Praktijkvoorbeelden

- I. Een Service Coördinator heeft een IT&D-dienst in beheer en schrijft uren voor zijn beheer werkzaamheden. De kosten van deze uren worden direct toegewezen aan de betreffende IT&D-dienst.
- II. 1. De uren die Windows beheerders schrijven voor het onderhouden van de VMWare servers worden toegewezen aan de Shared Service VMWare.
 - 1a. Shared Service Oracle RAC wijst haar kosten toe aan alle IT&D-diensten en Clusters die gebruik maken van Oracledatabases. Het Cluster Biometric Backbone maakt gebruik van een Oracledatabase en krijgt daarom indirecte kosten toegewezen vanuit Shared Service Oracle RAC.
 - 1b. Shared Service Oracle RAC wijst toe aan de dienst Privium ledenadministratie

- 1c. Shared Service Projectmanagement wordt over de PMC's verdeeld op dezelfde wijze als de PMC verdeling van de IT&D projectportfolio.
2. 2b. Cluster KA(Kantoorautomatisering)-Smartphone heeft geen directe relatie met IT&D-diensten. De kosten worden daarom direct via de PMC-verdeling "KA mobiel", welke gebaseerd is op het aantal smartphones per PMC, meegenomen in de berekening van de IT&D-sleutel. Het gebruik per PMC wordt op de volgende wijze gemeten; elke smartphone is gekoppeld aan een telefoonnummer en daarmee aan een kostenplaats met een eigen PMC. De aantallen per kostenplaats wegen mee in de totale berekening van het gebruik.
- III. Alle kosten van IT&D-dienst Mobiele Werkplek Airside worden via de PMC-verdeling "Aviation" voor 100% toegewezen aan de PMC Aviation, in de berekening van de IT&D-sleutel.
- IV. Zie bijlage B voor de berekening van de IT&D-sleutel.

III. Allocatie afschrijvingskosten

Voor activa geldt dat er per activum een eigen PMC-verdeling wordt vastgelegd in het activa register. Deze verdeling is gelijk aan de PMC-verdeling van de Shared Service, Cluster of IT&D-dienst welke gebruik maakt van het betreffende activum. Dit gebruik wordt bij aanvang van een project voorcalculatorisch bepaald en vastgelegd in de documenten behorende bij de decision gates van het Capital Lifecycle proces. Deze allocatiesleutels worden eenmaal per drie jaar voor de drie jaren van de tariefperiode voorcalculatorisch bepaald op basis van het ingeschat gebruik. De afschrijvingskosten van deze activa worden op basis van deze vastlegging toegerekend naar de verschillende PMC's.

Voor de ontwikkeling van de afschrijvingskosten in de jaren van de tariefperiode wordt verwezen naar het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

IV. Projectkosten

Projectkosten, welke onderdeel zijn van de kosten zoals besproken in hoofdstuk I, zijn kosten die IT&D maakt voor projecten die niet geactiveerd kunnen worden. Dit betreft kosten van 'starting up a project' en 'initiating a project' fases (in overeenstemming met de AO-concernrichtlijnen van Schiphol Group). Per project worden in Oracle de kosten die IT&D maakt geregistreerd. In de taakstructuur van de projecten wordt onderscheid gemaakt in activeerbare- en niet-activeerbare kosten. Zowel interne als externe medewerkers verantwoord hun uren op de desbetreffende projecten. Voor de verdeling van de projectkosten naar PMC's wordt gebruik gemaakt van de PMC-verdeling van de Shared Service Projectmanagement die gebaseerd is op de PMC verdeling van de projectenportfolio van het betreffende jaar. De Shared Service Projectmanagement is onderdeel van het kostprijsmodel van IT&D en wordt op dezelfde wijze meegenomen in de uiteindelijke weging als een IT&D-dienst.

Voor de ontwikkeling van de projectkosten in de jaren van de tariefperiode wordt verwezen naar het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

V. Opbrengsten

IT&D heeft een tweetal opbrengsten.

- Opbrengsten uit activering van interne uren i.v.m. projecten die leiden tot een activum. Deze opbrengsten worden verantwoord als negatieve kosten (vermindering van desbetreffende kostensoort).
- Gebruik van IT&D diensten door afdelingen en/of projecten die geen onderdeel uitmaken van de afdelingen en/of PMC's waar de sleutelberekening op gebaseerd is. Een voorbeeld is de Logistics Hub.

De ontwikkeling van de opbrengsten in de jaren van de tariefperiode worden ontleend aan het Aviation Development Plan.

Bijlage A: Definities

ABC-methode

Activity based costing is gebaseerd op het uitgangspunt dat niet producten, maar activiteiten kosten veroorzaken. Activity based costing combineert kosten in eerste plaats met de activiteiten die nodig zijn om producten te maken en verkopen. Bij de meeste ondernemingen zijn de indirecte kosten immers hoger dan de directe productiekosten, dankzij steeds betere productietechnieken. Activity based costing zoekt naar aspecten van activiteiten die kosten veroorzaken. Pas daarna worden kosten van activiteiten toegerekend aan producten. De grondgedachte is dat iedere productie een interne vraag naar activiteiten oplevert. Een kostprijscalculatie volgens de activity based costing-methode gaat voor elk product na hoeveel van iedere 'activiteit' nodig is voor de productie.

Cluster

Een IT&D-diensten-overkoepelende administratieve eenheid, die is gecreëerd om de gezamenlijke gemaakte kosten voor een bepaalde activiteit(en) te bundelen en over gebruikmakende IT&D-diensten/PMC's te kunnen verdelen. De verantwoordelijke service coördinator geeft de verdeling van de overkoepelende kosten over de IT-diensten/PMC's aan. Deze verdeling en dus toerekening van de kosten vindt plaats op basis van het gebruik van de IT&D-diensten/PMC's.

Voorbeeld: IT&D-diensten Security Vertrekfilters hebben een gezamenlijk contract voor het onderhoud van de toegangspoortjes. Dat contract kan niet aan 4 verschillende IT&D-diensten gekoppeld worden omdat de kosten van de bijkomende kosten van de onderhoudswerkzaamheden ook verdeeld moeten worden over de 4 onderliggende IT&D-diensten. Daarom worden deze kosten toegewezen aan het overkoepelende Cluster Security Lanes. De kosten van het contract worden vervolgens verdeeld (o.b.v. een costdriver) over de (van het contract) gebruikmakende IT&D-diensten van de afzonderlijke vertrekfilters.

Costdriver

Een verdeling waarmee de kosten van een Shared Service of Cluster worden doorbelast aan IT&D-diensten. Voorbeelden hiervan zijn het aantal gelogde meldingen of het aantal gebruikte MB's.

Een Shared Service heeft bijvoorbeeld een capaciteit van 100 en de IT&D-dienst neemt van de shared service 25 af, dan wordt 25% van de kosten van de Shared Service toegerekend aan de IT&D-dienst.

IT&D-dienst

Een dienst die zich bezighoudt met (de voorzieningen op het gebied van) de informatie- en communicatietechnologie (IT&D). Voor iedere IT&D-dienst wordt een SLA gemaakt tussen IT&D en de business indien hier een individuele opdrachtgever voor is waar de dienst wordt uitgevoerd.

PMC-verdeling

Wanneer een nieuw project, Shared Service, Cluster of IT&D-dienst wordt gestart, wordt in de documenten behorende bij de decision gates van het Capital Lifecycle proces vastgelegd welke PMC('s) de diensten afnemen. Deze PMC-verdeling kan gebaseerd zijn op een costdriver (zoals het aantal smartphones per PMC) of op basis van bijvoorbeeld de onderhoudskosten die per PMC worden uitgevoerd.

De PMC-verdeling wordt vermenigvuldigd met de gerelateerde gebudgetteerde directe en indirecte kosten. De som van al deze berekeningen uitgedrukt in percentages levert de IT&D-sleutel op. Dit is exclusief afschrijvingen. Afschrijvingen hebben hun eigen assetgerelateerde allocatiesleutel.

Shared Services

Onder shared service wordt verstaan een dienst die levert aan een andere dienst en/of diensten en evt. clusters. De shared service is niet voor een specifieke opdracht gevende afdeling is, maar kent een breed gebruik zoals bijvoorbeeld algemene kantoorautomatisering. De Centrale Infrastructuur, die door IT&D wordt geleverd om een optimale IT&D-Infrastructuur ten behoeve van IT&D-diensten te kunnen leveren en ondersteunen. De IT&D-Infrastructuur bestaat uit verschillende componenten met een zekere gelaagd - en afhankelijkheid, opgebouwd uit hard- en software. De kosten van een Shared Service worden verdeeld over de gebruikmakende IT&D-diensten. Een systeembeheerder geeft de costdriver (verdeling op basis van werkelijk gebruik) van de shared services door de IT&D-diensten en/of Clusters aan.

Voorbeeld: De Shared Service Storage levert opslagcapaciteit aan IT&D-diensten en Clusters. Alle kosten aan uren, uitbestedingen en afschrijvingen van de Shared Service worden doorbelast aan de IT&D-diensten die gebruik maken van de opslagcapaciteit.

SLA

Een Service Level Agreement tussen IT&D en de business. In de SLA staat naast de jaarlijkse beheerkosten ook de afgenomen diensten, afgesproken performance en voorwaarden beschreven. De SLA wordt ondertekend door de IT&D opdrachtnemer en indien de dienst een individuele opdrachtgever uit de business heeft, tevens door de opdrachtgever. Shared services hebben namelijk geen business counterpart cq opdrachtgever..

In de kostenbijlage van de SLA is het financiële overzicht welke voortvloeit uit het kostprijsmodel opgenomen. Dit financiële overzicht bevat:

- Directe kosten (salariskosten en uitbestedingen), afschrijvingskosten, projectkosten en opbrengsten
- Indirecte kosten vanuit Shared Service(s) en/of Clusters welke zijn doorbelast aan de IT&D-dienst en
- De PMC-verdeling waarmee de SLA kosten worden gealloceerd aan de PMC's

Bijlage B: Illustratie berekening IT&D-sleutel

Ter illustratie van de berekening van de IT&D-Sleutel is onderstaand een voorbeeld uitgewerkt met een fictiefaantal IT&D-diensten en fictieve cijfers:

PMC verdeling	PMC Aviation	PMC Concessies	PMC Real Estate
Shared Service A	80%	15%	5%
Cluster B	100%	0%	0%
IT&D dienst C	50%	40%	10%
IT&D dienst D	100%	0%	0%
IT&D dienst E	0%	100%	0%

- De diensten van Shared Service A worden door alle PMC's afgenomen en op basis van het aantal User ID's verdeeld
- De diensten van Cluster B hebben geen relatie met een IT&D-dienst en worden voor 100% afgenomen door PMC Aviation
- De diensten van IT&D-dienst C worden voor 50% afgenomen door PMC Aviation, 40% door PMC Concessies en 10% door PMC Real Estate
- De diensten van IT&D-dienst D worden voor 100% afgenomen door PMC Aviation
- De diensten van IT&D-dienst E worden voor 100% afgenomen door PMC Concessies

Voor het komende boekjaar wordt voor de Shared Service A, Cluster B en IT&D-dienst C, D en E, respectievelijk €1.000.000, €500.000, €100.000, €200.000 en €150.000 gebudgetteerd. Aan de hand van de PMC-verdelingen worden deze kosten verdeeld over de verschillende PMC's.

	Budget	PMC Aviation		PMC Concessies		PMC Real Estate	
		PMC verd.	PMC verd x budget	PMC verd.	PMC verd x budget	PMC verd.	PMC verd x budget
Shared Service A	€ 1.000.000	80%	€ 800.000	15%	€ 150.000	5%	€ 50.000
Cluster B	€ 500.000	100%	€ 500.000	0%	-	0%	-
IT&D dienst C	€ 100.000	50%	€ 50.000	40%	€ 40.000	10%	€ 10.000
IT&D dienst D	€ 200.000	100%	€ 200.000	0%	-	0%	-
IT&D dienst E	€ 150.000	0%	-	100%	€ 150.000	0%	-
Totaal	€ 1.950.000		€ 1.550.000		€ 340.000		€ 60.000
IT&D-sleutel	100,00%		79,49%		17,44%		3,08%

De IT&D-Sleutel is een gewogen gemiddelde verdeling van alle PMC-verdelingen vermenigvuldigd met het budget.

Bijlage C: Opsomming IT&D-diensten met bijbehorende PMC (verdeling)

Onderstaand een opsomming per februari 2021 van alle IT&D-diensten waarvan de kosten voor 100% worden toegerekend aan één PMC. Voor de jaren van de tariefperiode worden de IT&D-diensten aangepast op basis van de ontwikkelingen opgenomen in het Aviation Development Plan.

100% allocatie naar PMC Aviation	
Diensten	Omschrijving activiteit
ntb_Airport Community App	Smart operational workforce_Informatie app over actuele processen op Schiphol voor iedereen die op Schiphol werkt
ntb_Deep Turnaround	Smart planning & forecasting_Software om relevante events te extraheren uit camerabeelden van de VOP
ntb_Notify	Seamless journey_App die onwonnen inzicht geeft in intensiteit van vluchten over hun locatie
ntb_Schiphol Today	Smart operational workforce_App ter ondersteuning van de taken van floormanagers
120015_APPLICATIONS WINTER OPERATIONS	O.a. de-icing, dashboard waterkwaliteit
120030_CDM INFO OP DE VOP	Displays op de VOP welke CISS info doorgeven
120035_CDM PORTAL	Timeline voor vluchten, weerinformatie en Groundview
120040_CEP - COMPLEX EVENT PROCESSING	Platform voor dataopslag en automatische databewerking
120045_CHECK ITT	Syst. Voor bepaalde kerntaken van de operationele dienst
120050_CISS - HVS	Centrale vlucht-informatiesysteem
120065_DMI AIRPORT REPORT	Strooi en spoei management systeem
120075_FAST	Systeem waarmee vliegtuig- /vlucht capaciteit berekend wordt
120085_FLOW4CAST	Syst. Voor prognoses van de passagiersflow in de terminal
120090_GDS - GROUND DISPLAY SYSTEM	Grondradar systeem voor voer- en vliegtuigen
120095_GMS - GATE MANAGEMENT SYSTEM	Systeem tbv plannen en registreren van vliegtuigopstelplaatsen
120100_GROUNDVIEW	Trackinfo van voer- en vliegtuigen op Airdie visualisatie
120105_LHSP - LUCHTHAVEN STATUS PANEEL	Statuspaneel oa tbv regie operationeel proces
120115_METEO KNMI	Appl. KNMI geeft inzicht in temperatuur en windrichting
120125_OPAS	Syst. Planning en toewijzen van bedrijfsmiddelen op luchthaven
120130_PERMIT	Syst. Online de proefdraai's aan te vragen en in te plannen
120155_TRS - TAXI REGULATIE SYSTEM	Taxiregulatiesysteem
120980_LEAN SIX SIGMA SOFTWARE SLA	Tooling voor six sigma projecten
120985_LMS - LOAD MANAGEMENT SYSTEM	Load man. Systeem tbv accurate havengeldfacturatie
121200 EDI	Conversieprogra voor beladingsgegevens
121955_SSDOP	Self service drop off point (bag)
122240_CAPP REGISTRATION SYSTEM LEARNING	Opleidingen registratie systeem tbv veiligheidstrainingcenter van de brandweer
122275_FMS - FLOW MEASUREMENT SYSTEM	Dienst tbv flowmanagement
122600_AMS	Airfield Lighting Control & Monitoring System t.b.v. besturing baanverlichtingsinstallatie
122605_AMS IMS	Alarm meld systeem (calamiteiten telefoon)
122610_BASNET	Netwerk bagagesysteem
122615_BEACONS	Signaal ontvangers in terminal (oa bluetooth)
122625_CUTEL	Telefoonnet tbv verbinding met gates en incheckbalies
122635_GATE PHONE	Status vluchtafhandeling doorgeven aan het CISS
122640_INDOOR POSITIONING	Indoor positioning oa obv beacons
122645_IROCOM	Spraak communicatie voor de regiecentra
122650_PAX INFO	Telematica tbv pax info
122655_PAYPHONES TERMINAL	Openbare telefoonpalen voor betaald telefoneren
122665_RADIOCOM	Analoge radioplatform voor de kanalen Baan, OPS1 en OPS2
122680_TENS - TIM EMERGENCY NOTIFICATION SYSTEM	Informerer/alarmeren Syst. Calamiteiten
122690_VOICE LOGGING	Gesprekken achteraf beluisteren voor trainingsdoelinden
692139 - FLIRT	Tool tbv dataverzameling inzake vluchtgegevens
696110 - BRANDWEER REGISTRATIE SYSTEEM	Brandweer registratiesysteem
696135 - MOBIELE WERKPLEK AIRSIDE	Mobiele werkplek airside
ntb_DTS (DIENSTEN TOEGANGSBEHEER SYSTEEM)	Kenteken registratiesysteem bedoeld voor de dienstenbaan bij de vetrekhalles.
nvt_MHB ANALYSIS TOOL	Mishandeld Bags Analysis Tool: t.b.v. maken rapportages inzake de achterliggende oorzaak van een MHB
100% allocatie naar PMC Security	
Diensten	Omschrijving activiteit
122210_ASPC - AIRPORT SECURITY PLAN AND CONTROL	Planningstool voor het inplannen van het beveiligingspersoneel
122375_SECURITY COMMON	Security algemeen.
100% allocatie naar PMC Ads & Info	
Diensten	Omschrijving activiteit
120110_MEDIA DISPLAYS	Displays tbv schiphol media
121145_TORPA	Contracten systeem schiphol media (reclame-uitingen)
100% allocatie naar PMC Parking	
Diensten	Omschrijving activiteit
121040_ONLINE BOOKING VR PARKING	Systeem voor online reserveren parking
121065_PARKING REVENUE OPTIMIZATION	Tool tbv schiphol parking
122670_SCHIPHOL PARKING	Telematica voor parking
100% allocatie naar PMC Privium	
Diensten	Omschrijving activiteit
121155_VIP BOOKING SYSTEM	Reserveringsstysteem tbv VIP's
122345_PRIVIUM MEMBERS ADMINISTRATION	Ledenadministratie privium passagiers
100% allocatie naar PMC Real Estate	
Diensten	Omschrijving activiteit
ntb_Smart Buildings	Sustainability_Digitale diensten om gebouwen meer te laten inspelen op de wensen van gebruikers
100% allocatie naar PMC Rental Terminal	
Diensten	Omschrijving activiteit
121030_MJA	Verbruiksgegevens huurders Terminal
100% allocatie naar PMC Concessies	
Diensten	Omschrijving activiteit
120925_CONCESSIONS	Contractstelsysteem tbv concessionarissen (schiphol winkels)
NVT_E-VOUCHER BOVERTIS	Retail voucher tool

De grijs gemarkeerde dienst wordt nader toegelicht in bijlage D.

In onderstaande tabellen zijn alle IT&D-diensten per februari 2021 weergegeven waarvan de kosten niet voor 100% aan één PMC worden toegerekend maar worden toegerekend aan verschillende PMC's. Voor de jaren van de tariefperiode worden de IT&D-diensten aangepast op basis van de ontwikkelingen opgenomen in het Aviation Development Plan.

Er zijn drie verschillende manieren (drivers) waarop de kosten aan de PMC's toegerekend kunnen worden. Namelijk via de allocatiesleutel van de afdeling, het aantal eenheden hardware, óf op basis van gebruikers van de IT&D-dienst. In onderstaand overzicht is per IT&D-dienst een korte toelichting gegeven waarop de driver gebaseerd is. De berekening van de afdelings-allocatiesleutels wordt beschreven in bijlage 4 van het Toerekeningsstelsel. In de toelichting wordt gerefereerd naar de afdeling of het sleutelnummer.

Gedeelde sleutel		
Allocatie wet luchtvaart op basis van	Diensten	Omschrijving activiteit
A5 Staven & Concern	120055_DATA VIRTUALIZATION 120920_CLAIM TOOL 120930_CREDIT MANAGEMENT SYSTEM 120940_DCA CONTENT MANAGEMENT TOOL 120990_MACROS CORPORATE IDENTITY 121045_ORACLE CLOUD CONTRACTS 121050_ORACLE E-BUSINESS SUITE R12 121055_ORACLE HYPERION 121090_SALES MANAGER 121120_SOURCING TOOL 121140_TMS - TREASURY MANAGEMENT SYSTEM 121175-COMPASS4U 121185-GOTRANSVERSE 121190-ONESTREAM 121195-ORACLE ERP CLOUD 121910_IT SECURITY 121935_STRATEGIC ALIGNMENT	Datapresentatietooling Tool om claims/liabilites te registreren Debiteurenbeheer applicatie Tool tbv content management (communicatie) Tool voor huisstijl sjablonen Centrale opslag contracten Financieel management systeem Financieel planning- & consolidatietool Contracten en crm tool Sourcing tool Treasury management systeem Architecten tool, Subscription & Billing tool ter ondersteuning en uitvoering van uitgaande facturatie in Order to Cash proces. EPM tool voor Budgettering, Planning en Consolidatie. ERP applicatie met diverse modules voor financiële administratie, Inkoop, contracten, Cybersecurity activiteiten Borging IT landschap
A6 HR centraal	120905_ATS - APPLICANT TRACKING SYSTEM 696155_LUCHTVAART COLLEGE SCHIPHOL 696173-ZORG VAN DE ZAAK ntb_Assessment tool Eelloo ntb_LEERMANAGEMENT SYSTEEM ntb_MAAS (mobility as a service) ntb_MUN TALENT	Externe vacature systeem schiphol Dienst tbv luchtvaartcollege HR tool / oa verzuimregistratie etc HR assessment tool HR tool voor opleidingen HR tool / voor mobiliteitsdiensten HR tool voor HR ontwikkeling
A9c ASM sleutel	121435_IoT Platform Operation Services 121440_IoT Self Service Portal	Core Data & AI capabilities_Systeem om IoT devices te monitoren Core Data & AI capabilities_Portal om IoT devices te onboarden en managen
A7i Business Platform IT	122500_APOC	APOC staat voor Airport Operations Centre.
Terminal totaal sleutel	ntb_C2000 Terminal dekking	Communicatiesysteem voor operationele / nooddiensten (oa politie & brandweer)
Data integratie sleutel	121420_Core Data Platform Service 121425_Data warehousing services	Core Data & AI capabilities_Dataplatform waarop data wordt ingelezen en opgeslagen Core Data & AI capabilities_Databases waarin Schiphol data wordt gestructureerd voor analyse toepassingen
Datapresentatie sleutel	121415_Dashboarding & Reporting Services	Core Data & AI capabilities_Dashboards en rapportages voor afdelingen van Schiphol
KA (mobile user)	121115_SMARTPHONE OFFICE AUTOMATION	Smartphone diensten medewerkers
KA (user id's)	121405_Schiphol Data portal 121410_Data Virtualization Services 120955_FDC PRINTERS MAINTENANCE 120965_IDENTITY ACCESS MANAGEMENT 120995_MANAGED SERVICES 121005_MANAGED SERVICES HARDWARE 121010_MANAGED SERVICES LICENSES 121015_MANAGED SERVICES SOFTWARE 121125_SURFACE HUBS 121150_TSA 121900_IT PROCESS MANAGEMENT 121930_SLA CONTRACT MANAGEMENT 696007-msafe 696175 - ONETRUST ntb_APPICAL 1.5METER APP ntb_BOARDBOOKS	Core Data & AI capabilities_Register van beschikbare datasets relevant voor Schiphol Core Data & AI capabilities_Systeem dat toegang geeft tot geïntegreerde data uit verschillende bronnen. Centrale printers binnen Schiphol IT identity & access Management Kantoorautomatisering Kantoorautomatisering Kantoorautomatisering Kantoorautomatisering Smartscreens voor interne organisatie Beheer diverse maatwerk automatisering IT process management (generiek) IT contractmanagement Clouddienst voor het veilig uitwisselen en tijdelijk opslaan van digitale bestanden. Tool voor privacy security & governance Appical is een applicatie bedoeld voor reboording gedurende en na de Corona maatregelen.
KA gewogen (user+mobile)	120010_API MANAGEMENT 120145_SOA TEST TOOLS 120150_SPLUNK 120650_SCHIPHOL JIRA 120665_TOPTTEAM 120950_ETHER CONTROL 121020_MAVIM 121060_OTHER APPLICATIONS 121070_PERFORMER 121075_PRIMAVERA ENTERPRISE PROJECT PORTFOLIO MANAGEMENT 121095_SCHIPHOL BITBUCKET 121100_SCHIPHOL CONFLUENCE 121105_SCHIPHOL FIRE PORTAL 121110_SHAREPOINT 122685_VOICE DIENSTEN 695124 - TRAKA 696137 - KA voor ST 696138 - ST Internetwerkstations (IWS)	Appl.Progr.Interface (koppelen van gegevens) Tooling tbv IT testing/development IT platform tbv applic. & keten monitoring Systeem tbv test management Functionele eisen management systeem Radioverkeer/ ethergebruik Schiphol Dynamische procesbeschrijving tool Telematica voor overige applicaties Performance management systeem Project portfolio management Versiebeheer systeem, samenwerking in software ontwikkeling Documentatie tool voor samenwerking in teams Merkbeheer systeem / huisstijl etc Informatie uitwisseling online Telematica voice diensten Sleutel management systeem - fysieke sleutels Kantoorautomatisering tb ST (wordt gefactureerd aan ST) Internet werkstations
obv afdelings sleutel: A / OPS	120005_ANOMS 120120_NOMOS ONLINE 120140_SCM - STRATEGISCH CAPACITEITS MAN. 121025_MIJN ROOSTER ntb_TOETS MANAGEMENT SYSTEEM	Syst voor geluidshinder omwonenden Publieke informatieverstrekking Applicatie voor prognose obv berekend vliegtuiggeluid Planningstool continu diensten Belwaamheidstoetsen voor operations (airside & landside) & terminal (saas oplossing)
Projectportfolioverdeling projectportfolio naar pmc's	693002_PROJECTMANAGEMENT	Projectmanagement
Seamless Journey sleutel	121305_Schiphol Digital Channels ntb_Email Marketing ntb_Information Kiosk (SSU/SCU) ntb_Kennisbank ntb_Wifi Portal	Seamless journey_Website schiphol.nl en de Schiphol app Seamless journey_Dienst om mailcampagnes te versturen Seamless journey_Informatie zuil met video chat en automaten voor de short connection pass Seamless journey_Website met praktische informatie over Schiphol processen en faciliteiten Seamless journey_Portal om toegang te krijgen tot Schiphol free WIFI
Verdeling obv #: aantallen interfaces	120020_ASB - AIRPORT SERVICE BUS	Platform voor interfacing
Verdeling obv #: aantallen domeinnamen	ntb_DOMEINNAMEN	Registratiekosten domeinnamen
Verdeling obv #: aantallen portofoons/mobilfoon	122630_DTRS TETRA - TRAXYS	Portofoon en mobilfoon systeem
Verdeling obv #: aantallen user id's	120935_CRM DYNAMICS365 121080_REMS SRE - REAL ESTATE MAN. SYSTEM 121165_YARDI VOYAGER PROPERTY MAN. SYSTEM	Customer relationship management tool Vastgoed management systeem Property management systeem
Verdeling obv #: API calls	121400_API Services	Core Data & AI capabilities_Aanbieden van Schiphol gegevens zoals vluchtinformatie en wayfinding via data interfaces (API).
Verdeling obv #: hardware	120060_DMC - DISPLAY MANAGEMENT CONSOLE 120080_FIDS - DISPLAY SYSTEM	Gatephone t.b.v. vluchtafhandingsproces Flight information Display System
Verdeling obv #: meldingen regiecentrum	122620_CASS RC	Contract afhandelingsyst. Regiecentrum
Verdeling obv #: modellen	ntb_Data Lab Services	Core Data & AI capabilities_Ontwikkeling van geavanceerde datamodellen
Verdeling obv #: unieke gebruikers	121325_Wilbur	Smart planning & forecasting_Real-time dashboard voor de belangrijkste regiecentra's op de luchthaven
Verdeling obv #: VERK_A1 (Landzijdige infrastructuur)	120070_DRIS	Dynamisch reistijden informatiesysteem
Verdeling obv: cluster digital (Core Data & AI capabilities)	121320_SMART AIRPORT DATA HUB	Platform voor oa big-data analyse
Verdeling obv: m2 gebruik van de testopstellingen per pmc	122440_TESTLAB	Faciliteit voor innovatie en testen van IT producten, Pax Flow, Security processen

De grijs gemarkeerde diensten worden nader toegelicht in bijlage D.

Bijlage D: Praktijkvoorbeelden IT&D-diensten

Hieronder volgen voor het inzicht een aantal voorbeelden van IT&D-diensten, waarin het onderscheid tussen IT&D-diensten geheel voor één PMC, alsmede IT&D-diensten voor diverse PMC's tot uitdrukking komt.

- Centraal Informatie Systeem Schiphol (CISS): een afdeling binnen Aviation is de functionele eigenaar van CISS. De kosten van deze IT&D-dienst worden 100% toegerekend aan de PMC Aviation. Het CISS levert voor elke vlucht relevante informatie zoals aankomst- of vertrektijd, bestemming of herkomst, de incheckbalie, de gate en de toegewezen bagageband.
- DTRS (Digital Trunking Radio System): een afdeling binnen Aviation is de functionele eigenaar van DTRS, maar deze IT&D-dienst wordt door meerdere PMC's gebruikt. Het betreft het portofoon gebruik op de luchthaven. De toerekening aan de PMC's wordt bepaald op basis van het aantal gebruikte portofoons per afdeling. De desbetreffende afdeling heeft een PMC-verdeling, waar de verdeling van de dienst DTRS gewogen gemiddeld op wordt gebaseerd.
- Schiphol Parking: Parking & Mobility Services is de functionele eigenaar van deze IT&D-dienst en betreft alle IT&D-toepassingen op de parkeerterreinen zoals software bij parkeerinstallaties en software bij de betaalautomaten. De toerekening is 100% aan PMC Parking & Mobility Services.

4.5 Allocaties Schiphol Projects

Als gevolg van de methodiek van doorbelasten (zie beschrijving doorbelastingen D1 en D2 Schiphol Projects), is het exploitatieresultaat van de Schiphol Projects nihil. Schiphol Projects heeft geen activa.

4.6 Allocaties Staven en Concern

In de navolgende paragrafen volgt een beschrijving per allocatie van de kostenplaatsen binnen Staven en Concern. Staven en Concern worden gealloceerd aan alle PMC's. Concern wordt alleen gebruikt voor boekhoudkundige correcties. Zie voor een totaaloverzicht allocaties paragraaf 4.1.

A2 Staven/HR-Staff Facility management – Huisvesting medewerkers

Kostenplaats van Facility Management

Allocatie: gedeelde sleutel o.b.v. m2 gebruik aan alle PMC's

Beschrijving afdeling

Facility management is verantwoordelijk voor een groot aantal facilitaire zaken ten behoeve van de medewerkers van RSG op de locatie Schiphol.

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
11500	HR-Staff Facility Management	Facilitaire zaken m.b.t. huisvesting	zie A3

Soort kosten

Op deze kostenplaats worden de huurkosten van het Schiphol Gebouw (SHG) verantwoord. Het Schiphol Gebouw is eigendom van het BV Schiphol Commercial(100% dochter van RSG).

Aangezien de huur van het SHG dus voor 100% een interne levering betreft, wordt voor 100% van de huurprijs de historische kostprijs (integrale kostprijs) gehanteerd.

De kostprijs per m2 v.v.o. wordt vastgesteld op basis van de kostprijs van het SHG, gedeeld door het aantal m2 v.v.o. dat is vastgesteld gebruik makende van de NEN-methodiek zoals beschreven bij D18 OU Aviation.

De kosten die samenhangen met huisvesting (gas, water en elektra) worden net als de huurkosten gealloceerd door middel van A2. De resterende kosten (met name facilitaire kosten) op kostenplaats 11500 worden gealloceerd door middel van A3.

Soort opbrengsten

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

De kosten van Facility management worden niet verdeeld volgens de algemeen geldende sleutel voor de stafafdeling (zie A5a). Dit omdat de dienstverlening van FM 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 facility management wordt verder een onderscheid gemaakt tussen huurkosten en de overige kosten (zie beschrijving sleutel A3). De diensten huur van ruimten worden gebruikt door alle PMC's. De verdeelsleutel voor deze kosten wordt vastgesteld op basis van het m² gebruik per afdeling en vervolgens op basis van de toewijzing van de afdelingen naar PMC's.

Voor de Staven, IT&D en Schiphol Projects worden de m2 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-IT&D geldt dat de huurkosten die aan hen zijn toe te wijzen worden gealloceerd op basis van de IT&D generiek sleutel.
- Voor Schiphol Projects geldt dat de huurkosten die aan hen zijn toe te wijzen worden gealloceerd op basis van de algemene verdeelsleutel van de centrale stafafdelingen (A5)

Wijze en frequentie van metenConsultatie

Peilmoment voor de vaststelling van de verdeelsleutel is 1 juli in het jaar voorafgaand aan de tariefperiode waarbij gekeken wordt naar het m2 gebruik van de afdelingen*. Deze sleutel geldt voor het eerste jaar van de tariefperiode. Voor de jaren 2 en 3 wordt jaar 1 als basis gebruikt en als volgt aangepast: het gebruik van de hoeveelheid m2 per afdeling in het Schipholgebouw wordt voor jaar 2 en 3 gelijk verondersteld omdat geen inzicht is in het toekomstig m2 gebruik per afdeling. De allocatie per afdeling wijzigt voor jaar 2 en 3 met de vastgestelde sleutels van de desbetreffende afdelingen per jaar.

*Het m2 gebruik van de afdelingen wordt op 1 juli in het jaar voorafgaand¹³ aan de tariefperiode vastgesteld op basis van het overzicht (van SRE) van het werkelijke gebruik van de hoeveelheid m2 in het Schipholgebouw. FM bepaalt van deze m2 welke afdelingen deze bezetten. Vervolgens wordt de allocatie per afdeling gebruikt voor de toerekening naar PMC's.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 10 overige externe kosten en diverse kosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

¹³ Zie ook disclaimer basisjaren paragraaf 4.1.

A3 Staven/HR-Staff Facility Management – Overige kosten

Kostenplaats van de afdeling HR Staff Facility Management

Allocatie: gedeelde sleutel o.b.v. aandeel in personeelskosten aan alle PMC's m.u.v. PMC 402 Regionale luchthavens

Beschrijving afdeling

Facility management (FM) is verantwoordelijk voor een groot aantal facilitaire zaken ten behoeve van de medewerkers van RSG op de locatie Schiphol.

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
11500	HR-Staff Facility Management	Management van facilitaire dienst Facilitaire zaken, gebouwfaciliteiten, schoonmaak, kantoormeubilair, vergaderapparatuur m.u.v. huurkosten zie A2 Front office activiteiten. Transportopdrachten Abonnementen en documentatie	Kantoormeubilair Inrichting en kantoormeubilair, bouwkundige voorzieningen Schipholgebouw

Soort kosten

Afdelingskosten zoals personeelskosten, onderhoudskosten, kantoorkosten, materiaalkosten en afschrijvingskosten. De kosten van lunches worden intern doorbelast, deze worden als negatieve kosten worden verantwoord.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

De overige diensten van FM worden niet gebruikt door alle PMC's. De PMC's Regionale Luchthavens krijgen geen kosten toegerekend, aangezien Facility Management geen diensten verricht voor deze PMC.

De activa van kostenplaats 11500 betreft kantoormeubilair, kasten en dergelijke. Deze activa worden ook gealloceerd naar PMC's op basis van allocatiesleutel A3. De personeelskosten per PMC vormen een goede maatstaf voor deze activa die door de Staven voor deze PMC's worden aangehouden, aangezien 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 402 Regionale luchthavens. De medewerkers van deze PMC zijn namelijk niet gehuisvest in de kantoorgebouwen die de facilitaire dienst bedient. De kosten die samenhangen met huisvesting (gas, water en elektra) worden gealloceerd door middel van A2. De resterende kosten (met name facilitaire kosten) op kostenplaats 11500 worden gealloceerd door middel van A3.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

De verdeelsleutel voor deze kosten wordt vastgesteld op basis van het aandeel per PMC in de personeelskosten (met uitzondering van de PMC Regionale Luchthavens).

De sleutel wordt voor elk individueel jaar van de tariefperiode bepaald op 1 juli in het jaar voorafgaand aan de tariefperiode. De sleutel is per jaar gebaseerd op de verhouding van de gebudgetteerde personeelskosten per PMC per individueel jaar van de drie jaar tariefperiode.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 tot en met 3 en categorie 7 tot en met 10 zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

A4 Staven/Treasury - Verzekeringskosten

Kostenplaats van de afdeling Finance Treasury & M&A

Allocatie: gedeelde sleutel o.b.v. herbouwwaarde en gebruiker van een object aan alle PMC's

Beschrijving afdeling

De afdelingskosten van Finance Treasury & M&A worden via de staven A5 allocatiesleutel gealloceerd. Uitsluitend de kostensoort verzekeringskosten van deze afdeling wordt via de allocatiesleutel verzekeringskosten A4 gealloceerd. Het betreft verzekeringen ter dekking van aansprakelijkheid (bedrijfs-, bestuurders-, milieu-, beroeps-, motorvoertuigenaansprakelijkheid), bedrijfsschade ('property en business interruption' (gebouwen en inventaris)), terrorisme en collectieve ongevallen voor personeel.

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
15500	Fin Treasury & M&A	Verzekeringskosten (van gedeelde objecten zoals het terminal-complex en landzijdige infrastructuur)	Geen

Soort kosten

Verzekeringskosten

Soort opbrengsten

Geen

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

RSG hanteert voor de toerekening van verzekeringskosten het uitgangspunt dat gebruikers van het verzekerde gebied de kosten dragen die hieraan verbonden zijn. De kosten voor de verzekeringen worden direct aan de gebruikers toegerekend van het verzekerde gebied of indirect op basis van de verzekerde waarde.

De verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van de herbouwwaarde per verzekerd object en de gebruiker(s) van dit object. Belangrijkste gedeelde objecten zijn het Terminalcomplex (toerekening op basis van m2-verdeling, zie A10a OU Aviation) en de landzijdige infrastructuur (toerekening van de objecten op basis van de verkeerstellingen, zie A5a OU Aviation). De kosten voor terrorismedekking van bedrijfsschade worden toegerekend op basis van verdeling van de omzet per PMC.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

Peilmoment voor de vaststelling van de verdeelsleutel is een jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode met als basis de contracten met de verzekeringsmaatschappijen. De verdeelsleutel wordt voor de jaren van de tariefperiode als volgt vastgesteld:

1. De verzekeringskosten van het jaar voorafgaand aan de tariefperiode geldt als basis. Deze basis wordt aangepast voor de jaren van tariefperiode met behulp van de expertise van de verzekeringsmaatschappijen.
2. De verzekeringskosten worden uitgesplitst in kosten die direct toe te rekenen zijn aan de gebruikers (100% dan wel gedeelde gebruikers) en kosten die niet direct toe te rekenen zijn aan de gebruikers.
3. De direct toe te rekenen verzekeringskosten worden toegewezen aan een PMC (op basis van gebruik en de daarbij behorende sleutel, bijvoorbeeld 100% Aviation of A5a).

4. De niet direct toe te rekenen verzekeringskosten worden toegewezen op basis van de weging van de verzekeringswaarde van de onderliggende objecten (herbouwwaarde panden) of het verzekerd risico (bijvoorbeeld omzetsderving als gevolg van bedrijfsschade). De onderliggende objecten zijn wel direct toe te rekenen aan 1 of meerdere gebruikers en worden als zodanig toegerekend op basis van gebruik en de daarbij behorende sleutel. De herbouwwaarde van de objecten worden in de jaren van de tariefperiode op basis van het Aviation Development Plan beoordeeld en waar nodig uitgebreid dan wel herzien.
5. Stap 1 t/m 4 leidt tot een gemiddeld gewogen sleutel per jaar van de tariefperiode.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 5 verzekeringskosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Alleen in uitzonderlijke gevallen (bijvoorbeeld bij verscherpte dreiging en daarmee samenhangende premieverhoging) wordt in de realisatie de verdeelsleutel aangepast.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

A5 Staven en Concern

Kostenplaatsen van Staven en Concern

Allocatie: gedeelde sleutel o.b.v. aandeel in totale kosten aan alle PMC's

Kostenplaatsen

- Alle kostenplaatsen van Staven, met uitzondering van een aantal kostenplaatsen (zie in schema en zie ook A2 t/m A4).
- Een aantal kostenplaatsen van Board of Management en Concern (zie in schema).

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
	Kostenplaatsen van Staven (zie bijlage 2.5), met uitzondering van: <ul style="list-style-type: none"> • Kpl 16000 (Schiphol International staffdepartment), • geheel HR • een deel van de kosten op kpl 15500 • kpl 16660 (S&AP Innovation Fund) 	Activiteiten van ondersteunende afdelingen zoals Corporate Legal, Risk & Audit, Corporate Affairs, Finance, Strategy & Airport Planning, Procurement & Contracting	Geen
	Kostenplaatsen van Board of management en concern (90000, 93000 ¹⁴ , 90005, 90010, 10000 en 10005)	Directievoering en toezichhouder (10000 en 10005). Concernkostenplaatsen (90000, 93000, 90005 en 90010).	Geen

Soort kosten

Personeelskosten, kosten van directie en Raad van Commissarissen, inhuurkrachten en advieskosten.

Soort opbrengsten

Opbrengsten van foto-filmactiviteiten welke deel uitmaken van de centrale stafafdeling Corporate Affairs. 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 de afdelingen Directie, Raad van Commissarissen, en de : afdelingen die ondersteunend zijn voor het hele bedrijf zoals Corporate Legal, Risk & Audit, Corporate Affairs, Finance, Strategy & Airport Planning, Procurement & Contracting . 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'

¹⁴ Met uitzondering van de dotaties op kostenplaats 93000 aan personeelsvoorzieningen (bijvoorbeeld voor kosten i.v.m. werkloosheid, gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid en jubileum). Deze worden gealloceerd d.m.v. de Staven A6 sleutel (verdelen o.b.v. personeelskosten), zie beschrijving bij A6.

Op kostenplaats 93000 van Concern worden enkele specifieke kostenposten verantwoord, waarbij wel (in tegenstelling tot het hiervoor beschrevene) eenduidig kan worden vastgesteld in hoeverre 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.

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 de kostenplaatsen van Staven en Concern is een aantal doorbelastingen van toepassing, namelijk van S&AP naar Aviation voor Environmental Capacity (zie D1-Staven), van Finance naar Schiphol Projects en IT&D voor projectcontrol (zie D2-Staven) en van Procurement & Contracting naar Schiphol Projects en IT&D voor contractmanagement (zie ook D2-Staven), Na deze doorbelastingen worden de kosten vervolgens gealloceerd met de A5 sleutel aan alle PMC's.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

De verdeelsleutel voor deze kosten wordt vastgesteld op basis van het aandeel per PMC in de totale kosten.

De sleutel voor elk jaar van de drie jaar tariefperiode wordt bepaald in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode. De sleutel is per jaar gebaseerd op de verhouding van de gebudgetteerde totale kosten per PMC per individueel jaar van de drie jaar tariefperiode.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 personeelskosten, categorie 7 uitbestedingen, categorie 8 inhuur extern personeel, categorie 9 materialen en categorie 10 overige externe kosten en diverse kosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

A6 Staven – Human Resources en Concern

Kostenplaatsen van Human Resources en Concern

Allocatie: gedeelde sleutel o.b.v. aandeel in personeelskosten aan alle PMC's

Beschrijving afdeling

Human resources houdt zich bezig met centrale HR taken. Hieronder vallen tevens activiteiten met betrekking tot salarisadministratie en met betrekking tot Luchtvaart Community Schiphol (LCS).

Kostenplaatsnummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats	
	Kostenplaatsen van Centraal HR, m.u.v. Facility Management (zie A2 en A3 OU Staven)	Centrale HR taken (incl. salarisadministratie en incl. Centrale Ondernemingsraad) en LCS	Geen	
93000	RSG - Concern SNL	Concern kostenplaats	Geen	

Soort kosten

De kosten bestaan hoofdzakelijk uit personeelskosten, opleidingskosten, advieskosten en wervingskosten. Daarnaast worden de dotaties op kostenplaats 93000 aan personeelsvoorzieningen gealloceerd door middel van de Staven A6 sleutel (toerekenen op basis van de personeelskosten).

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).

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

De verdeelsleutel voor deze kosten wordt vastgesteld op basis van het aandeel per PMC in de personeelskosten.

De sleutel voor elk jaar van de drie jaar tariefperiode wordt bepaald in het jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode. De sleutel is per jaar gebaseerd op de verhouding van de gebudgetteerde personeelskosten per PMC per individueel jaar van de drie jaar tariefperiode.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 personeelskosten en categorie 10 overige externe kosten en diverse kosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De sleutel van de individuele jaren van de drie jaar tariefperiode die ten tijde van consultatie zijn bepaald worden gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

A8 Staven – Pier A project (afdelingskosten)

Kostenplaats 10500 A-Pier A project (afdelingskosten)

Allocatie: gedeelde sleutel o.b.v. toekomstige allocatie Pier A project assets

Beschrijving afdeling

Op de kostenplaats 10500 worden kosten geboekt die direct betrekking hebben op het afdelingsniveau van de A-Pier project afdeling. De kosten op kostenplaats 10500 betreffen hoofdzakelijk de personeelskosten van de A-Pier project afdeling (programmadirecteur, leads en hun teams), inhuur- en advieskosten op projectniveau (niet rechtstreeks toe te rekenen aan toekomstige assets conform Wet Luchtvaart en IFRS richtlijnen).

Kosten-plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
10500	A-Pier A Project (afdelingskosten)	Personeelskosten, inhuur, advieskosten	Geen

Soort kosten

Op deze kostenplaats worden hoofdzakelijk personeelskosten van de Pier A project afdeling (projectdirecteur, leads en hun teams), inhuur- en advieskosten op afdelingsniveau geboekt (niet rechtstreeks toe te rekenen aan toekomstige assets conform Wet Luchtvaart en IFRS richtlijnen). Het overgrote deel van de genoemde personeelskosten wordt door middel van het schrijven van uren gekapitaliseerd op de verschillende projecten (zie ook par. 6.2). De niet te kapitaliseren uren en overige kosten blijven staan op kostenplaats 10500 en worden gealloceerd met sleutel A8.

Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie

De kosten van de kostenplaats Pier A project worden gemaakt ten behoeve van de ontwikkeling en realisatie van het pier A project en ten behoeve daarvan noodzakelijke projecten, die niet specifiek kunnen worden toegerekend aan de projecten. De kosten van deze kostenplaats worden, door de diversiteit van de op te leveren assets, toegerekend aan meerdere PMC's.

De berekening van de A8 allocatiesleutel voor afdelingsniveau, is gelijk aan de A13a allocatiesleutel.

De A8 allocatiesleutel wordt eenmalig bepaald voor de duur van de tariefperiode (2022-2024) op basis van voorcalculatie van de nog op te leveren assets uit het Pier A project en ten behoeve daarvan noodzakelijke projecten. Voor de volgende tariefperiode (2025-2027) zal een herijking van de sleutel plaatsvinden die wederom wordt bepaald over de in die periode nog op te leveren assets. Bij de herijking wordt rekening gehouden met de reeds opgeleverde assets (2019-2021 en 2022-2024) en veranderde inzichten (na 2024) in het project A-Pier.

Op basis van het toekomstig gebruik van de assets wordt een verdeling over de PMC's berekend (hierbij wordt aangesloten op regels van het Toerekeningssysteem). Het toekomstig gebruik wordt ingeschat door bij het bepalen van de allocatiesleutel een PMC-verdeling te maken van de nieuwe m2 en assets op basis van de op het moment van opstellen van de sleutel meest recent beschikbare ontwerpproducten. Op het moment van het bepalen van de sleutel voor de onderhouds tariefperiode is dit voor de A-pier gebaseerd op het technisch ontwerp. Door changes en meerwerk kan de uiteindelijke allocatie sleutel licht afwijken van hetgeen op dit moment bekend is. De sleutel voor de gehele pier wordt berekend door een gewogen gemiddelde van alle geplande assets.

Wijze en frequentie van meten

Consultatie

Peilmoment voor de vaststelling van de verdeelsleutel is een jaar voorafgaand aan de drie jaar tariefperiode. Deze sleutel blijft gelijk en geldt voor de gehele tariefperiode.

Voor de ontwikkeling van de kosten in de jaren van de tariefperiode waar deze allocatiesleutel van toepassing is wordt verwezen naar categorie 1 personeelskosten, categorie 8 inhuur extern personeel en categorie 10 overige externe kosten en diverse kosten zoals beschreven in het Hoofddocument paragraaf 6.4 planning & control cyclus.

Financiële verantwoording

De gewogen gemiddelde sleutel voor de gehele tariefperiode wordt voor alle jaren gehanteerd om de werkelijke kosten van de kostenplaatsen toe te rekenen.

Beheerder

Sr. Manager Group Navigator

4.7 Allocaties deelnemingen Alliances & Participations

De BA Alliances & Participations bestaat uit een viertal PMC's, te weten:

- 401 Buitenlandse deelnemingen
- 402 Regionale Luchthavens
- 403 Utilities
- 404 Overige Deelnemingen.

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 Regionale Luchthavens, Buitenlandse deelnemingen of Overige Deelnemingen (kostenplaatsen zijn 1 op 1 toe te wijzen).

Voor zover personeel uit andere Operating Units wordt ingezet voor activiteiten van de dochters en deelnemingen, gebeurt dit tegen betaling op detachering basis.

Bijlage 5 t/m 7

TS 22-24

Bijlage 5 Overzicht van deelnemingen 1)

Onestream bedr.nr.	Dochterondernemingen	Plaats van vestiging	Rechtstreekse deelneming van	Belang in %	Belang Schiphol Group in %
ENT_900	N.V. Luchthaven Schiphol	Schiphol			
ENT_100	Schiphol Nederland B.V.	Schiphol	N.V. Luchthaven Schiphol	100	100
ENT_902	Rotterdam Airport Holding B.V.	Rotterdam	Schiphol Nederland B.V.	100	100
ENT_903	Rotterdam Airport B.V.	Rotterdam	Rotterdam Airport Holding B.V.	100	100
ENT_904	Rotterdam Airport Supplies Services B.V.	Rotterdam	Rotterdam Airport Holding B.V.	100	100
ENT_905	Rotterdam Airport Vastgoed B.V.	Rotterdam	Rotterdam Airport Holding B.V.	100	100
ENT_700	Schiphol Real Estate B.V.	Schiphol	Schiphol Nederland B.V.	100	100
ENT_704	Schiphol Real Estate World Trade Center B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100	100
ENT_705	HAFOK B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100	100
ENT_706	Airport Real Estate Management B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100	100
ENT_708	Schiphol Real Estate Eindhoven Finance B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100	100
ENT_709	Schiphol Real Estate Eindhoven B.V.	Schiphol	Schiphol Eindhoven Finance B.V.	100	100
ENT_735	Schiphol Real Estate Services BV	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100	100
ENT_721	SRE Participaties A4 zone West BV	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100	100
ENT_722	SRE Badhoevedorp BV	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100	100
ENT_733	SRE Transport Holding BV	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100	100
ENT_730	SRE Transport BV	Schiphol	SRE Transport Holding BV	100	100
ENT_750	Schiphol Real Estate A9 Zuid Holding B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100	100
ENT_906	N.V. Luchthaven Lelystad	Lelystad	Schiphol Nederland BV	100	100
ENT_921	Luchthaven Lelystad Vastgoed B.V.	Lelystad	N.V. Luchthaven Lelystad	100	100
ENT_907	Eindhoven Airport N.V.	Eindhoven	Schiphol Nederland BV	51	51
ENT_922	Eindhoven Airport Hotel B.V.	Eindhoven	Eindhoven Airport N.V.	100	100
ENT_915	Schiphol Consumer Services Holding	Schiphol	Schiphol Nederland BV	100	100
ENT_909	Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V.	Schiphol	Schiphol Nederland BV	100	100
ENT_910	Schiphol Telematics B.V.	Schiphol	Schiphol Nederland BV	100	100
ENT_923	Cargonaut Holding B.V.	Schiphol	Schiphol Nederland BV	100	100
ENT_924	SmartLoxs	Schiphol	Schiphol Nederland BV	65	65
ENT_911	Airport Property Management B.V.	Schiphol	Schiphol Nederland BV	100	100
ENT_800	Schiphol International B.V.	Schiphol	N.V. Luchthaven Schiphol	100	100
ENT_803	Schiphol North America Holding Inc.	Delaware	Schiphol International B.V.	100	100
ENT_804	Schiphol USA Inc.	New York	Schiphol North America Holding Inc.	100	100
ENT_806	Schiphol Australia Pty Ltd.	Brisbane	Schiphol International B.V.	100	100
ENT_811	Schiphol Consultancy Inc.	New York	Schiphol International B.V.	100	100
ENT_850	Schiphol Real Estate International B.V.	Schiphol	Schiphol International B.V.	100	100
ENT_851	Malpensa Real Estate B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate International B.V.	100	100
ENT_852	Avioport S.p.A.	Lonate Pozzolo	Malpensa Real Estate B.V.	100	100
ENT_857	Malpensa Real Estate 2 B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate International B.V.	100	100
ENT_727	SRE Altai BV	Schiphol	Schiphol Real Estate International B.V.	100	100
ENT_728	SRE Holding Altai SCI	Parijs	SRE Altai BV	99	99
ENT_728	SRE Holding Altai SCI	Parijs	Schiphol Real Estate International B.V.	1	1
Onestreamnr.	Joint Ventures				
ENT_731	Transport Beheer BV	Schiphol	SRE Transport Holding BV	60	60
ENT_732	Transport CV	Schiphol	Transport Beheer BV	0,01	0,01
ENT_732	Transport CV	Schiphol	SRE Transport BV	59,995	59,995
ASSOC018	Schiphol Airport Retail	Schiphol	Schiphol Consumer Services Holding	40	40
ASSOC024	Flight District BV	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	50	50
ASSOC025	Flight District CV	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	49,5	49,5
ASSOC025	Flight District CV	Schiphol	Flight District BV	1	1
ASSOC026	Flight Forum Beheer Venoot B.V.	Eindhoven	Schiphol Real Estate Eindhoven B.V.	50	50
ASSOC027	GEM A4 zone West Beheer BV	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	33,333	33,333
ASSOC028	GEM A4 zone West CV	Schiphol	GEM A4 zone West Beheer BV	1	1
ASSOC028	GEM A4 zone West CV	Schiphol	SRE Participaties A4 zone West BV	33	33
ASSOC029	GEM Badhoevedorp Zuid Beheer BV	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	50	50
ASSOC030	GEM Badhoevedorp Zuid CV	Schiphol	SRE Badhoevedorp BV	19	19
ASSOC030	GEM Badhoevedorp Zuid CV	Schiphol	GEM Badhoevedorp Zuid Beheer BV	2	2
ASSOC031	Pantares Tradeport Asia Ltd	Hong Kong	Schiphol Real Estate International B.V.	50	50
ASSOC032	VAI 1 SCI	Parijs	SRE Holding Altai SCI	40	40
ASSOC033	Villa Carmen BV	Schiphol	Malpensa Real Estate 2 B.V.	47,44	47,44
ASSOC034	Hobart International Airport	New York	Schiphol International B.V.	35	35
ASSOC035	Boswandelinq Holding BV	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	50	50
Onestreamnr.	Deelnemingen				
ASSOC002	Cargonaut deelnemingen	Schiphol	Schiphol Nederland BV	36,93	36,93
ASSOC003	Schiphol Area Development Company N.V.	Schiphol	Schiphol Nederland BV	33,33	33,33
ASSOC004	Mainport Innovation Fund B.V. I	Schiphol	Schiphol Nederland BV	25	25
ASSOC005	Airport Medical Services CV	Haarlemmermeer	Schiphol Nederland BV	20	20
ASSOC005	Airport Medical Services BV	Haarlemmermeer	Schiphol Nederland BV	20	20
ASSOC008	Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd.	Brisbane	Schiphol Australia Pty Ltd.	18,72	18,72
ASSOC009	Flight Forum C.V.	Eindhoven	Schiphol Real Estate Eindhoven B.V.	49,0	49,0
ASSOC011	Aéroports de Paris	Paris	N.V. Luchthaven Schiphol	8	8
ASSOC013	Schiphol Logistics Park B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate Logistics Park B.V.	45	48
ASSOC014	Schiphol Logistics Park C.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate Logistics Park B.V.	38,08	41,1
ASSOC015	Tradeport Hong Kong Limited	Hong Kong	Pantares Tradeport Asia Ltd	18,75	18,75
ASSOC017	Stichting Uiver	Schiphol	Schiphol Nederland BV	25	25
ASSOC020	Mainport Innovation Fund B.V. II	Schiphol	Schiphol Nederland BV	24,25	24,25
ASSOC021	International Patient Center BV	Schiphol	Schiphol Nederland B.V.	33,33	33,33
ASSOC022	Schiphol Travel Taxi	Schiphol	Schiphol Nederland BV	50	50

¹ Stand per 1 maart 2021. Schiphol Real Estate BV zal binnen enkele maanden haar naam wijzigen in Schiphol Commercial B.V

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 of wel met de personeelsbus aankomt. Er is ook een mogelijkheid om vervolgens naar niveau 1 naar dezelfde trappenhuizen te lopen. Het beslag op m2's blijft echter gelijk.

# medewerkers kantoren TerW *	1.298
bewegingen per dag	2
dagen per jaar	220
totaal bewegingen per jaar	570.988
aankomende passagiers	22.800.000
afhalers en wegbrengers	3.900.000
totaal luchtvaartgebonden gebruikers	26.700.000
deel Aankomst 3	33,3% 8.900.000
verblijfstijd t.o.v. kantoorpersoneel	5
totaal bewegingen per jaar (in equivalent verblijfstijd)	44.500.000
aantal medewerkers kantoren TerW	1,3%
Vloeroppervlak aankomst 3 Aviation	4.818
correctie (van AV naar Non AV) m2	62

Gebruik lounges door karren ten behoeve van winkelbevoorrading

	# per jaar	# per dag	Verblijfstijd in lounge (minuten)	kar = # passagiers	Totaal aantal in passagiersminuten
Passagiers**	71.700.000	196.438	28,25		5.549.384
			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***		1.336		6	24.052
voorraad		717	heen	3	
vuilnis		619	terug	3	0,43%

Betreffende oppervlakte:

Lounge 1 verdieping 1 en 2	7.232
Lounge 2 verdieping 1 en 2	6.352
Lounge 3 verdieping 1 en 2	4.438
EF corridor verdieping 1	4.201
	22.223
Gebruik voor winkelbevoorrading	0,43%
Correctie (van AV naar Non AV): m2	96

Planten

# Planten	704
oppervlak per plant	0,5
correctie (van AV naar gemeenschappelijk): m2	352

Staande kunstuitingen

Ruime schatting op basis van huidige uitingen	
Correctie (van AV naar gemeenschappelijk): m2	200

Vuilnisbakken en brandslangen

vuilnisbakken****	729
oppervlak per vuilnisbak	0,4
brandslangen****	828
oppervlak per brandslang	0,2
Correctie (van AV naar gemeenschappelijk): m2	457

Speeltuin*****

Speeltuin gesitueerd in zitgebied Aviation, aantal m2	100
Correctie (van AV naar gemeenschappelijk): m2	100

Collectebakken

# Collectebakken	21
oppervlakte per collectebak	0,26
correctie (van AV naar gemeenschappelijk): m2	5

* gebaseerd op 13.660 m2 verhuurbaar oppervlakte, norm van 10m2 per persoon en 95% bezetting

** gebaseerd op gerealiseerde passagiers aantallen 2019

*** aantal karren wordt niet geregistreerd. Aantal karren laten toenemen met passagiersgroei tov vorige telling

**** schatting in 2020 gemaakt door ASM en betreft brandslangen en vuilnisbakken in publieke delen van het terminal complex

***** exclusief de speeltuin waar een commercieel contract aan verbonden is (deze speeltuin blijft toegerekend aan Non Av)