

Agenda item 3

Presentation of annual report 2010 of N.V. Luchthaven Schiphol

1)

Agenda item 4

Discuss questions regarding dividend and proposal to approve dividend 2010

2)

- 1) Enclosed
- 2) Verbal



Mainport strengthened

Results 2010

General Meeting of Shareholders
April 18, 2011

Attachment to agenda item 3 of the 91st
General Meeting of Shareholders of
April 18, 2011

 **Schiphol**
Group

Agenda

- Highlights 2010
- Key Results
- Traffic at Amsterdam Airport Schiphol
- Business area overview
- Outlook 2011
- Dividend

Results 2010

Highlights

Valt niet onder verzoek

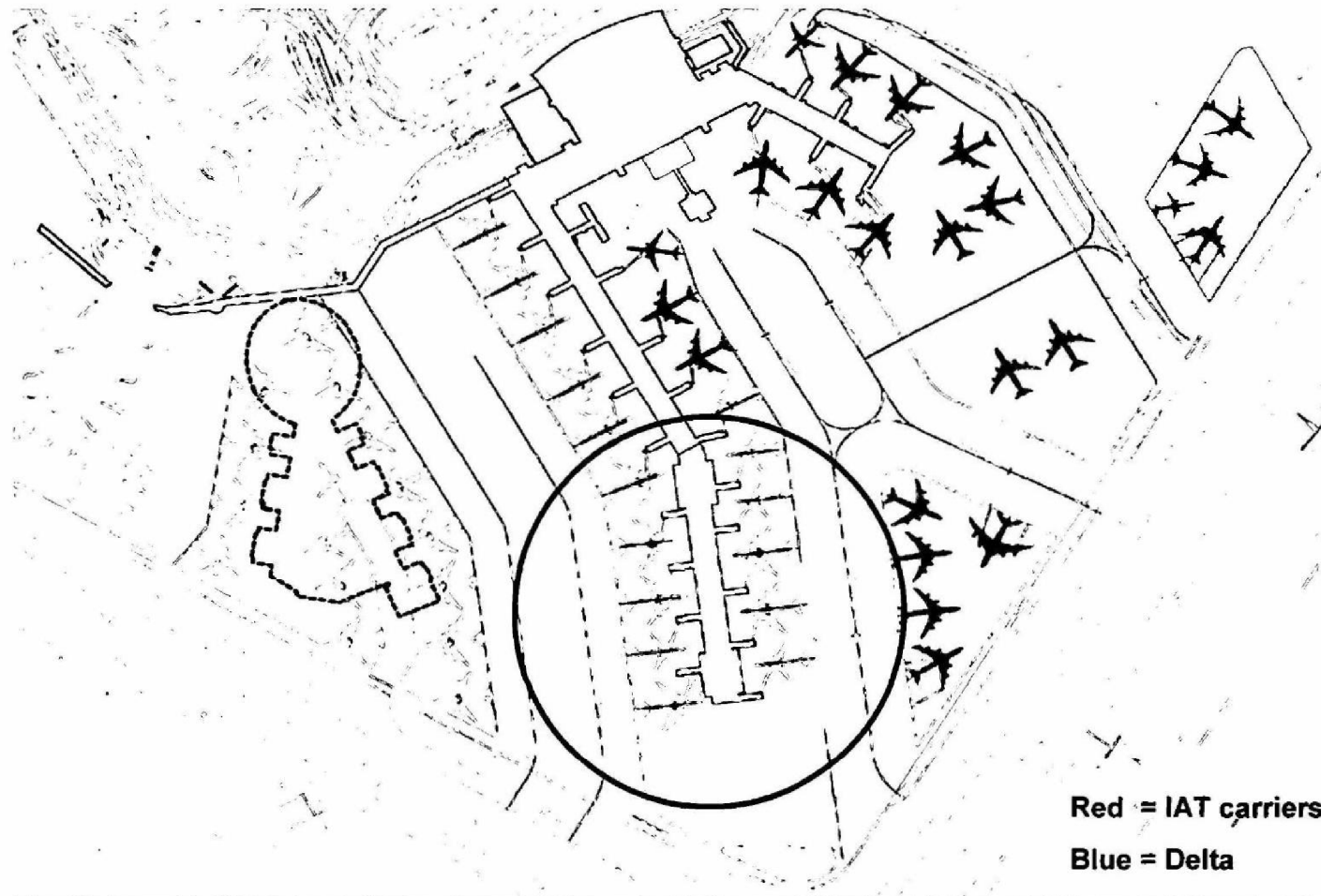
- **JFK Terminal 4 expansion with Delta Airlines**

Valt niet onder verzoek

- **Delivery of key investment projects: important new parts of baggage system in operation**

Valt niet onder verzoek

JFK Terminal 4 expansion: adding 9 international gates

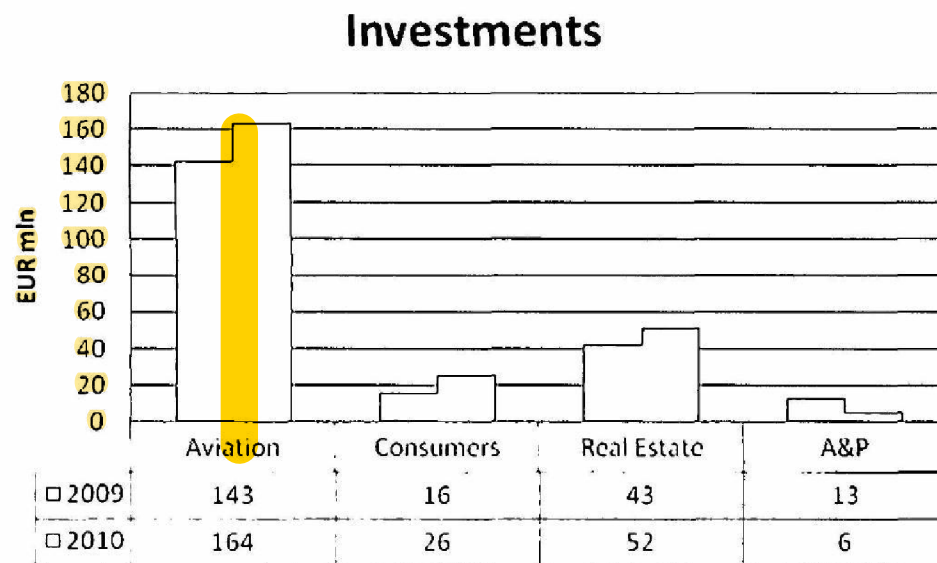


Key balance sheet and cash flow items

Valt niet onder het verzoek.		
------------------------------	--	--

EUR millions	FY'10	FY'09
Investments	248	215
Valt niet onder het verzoek.		

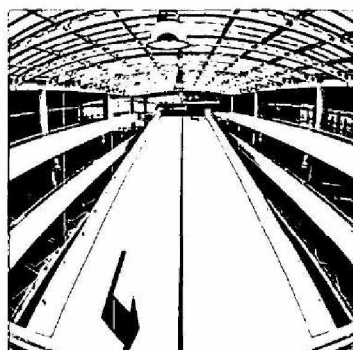
Business area overview: Investments



Largest investments (EUR mln):

- 70 MB programme
- ICT
- Renovation projects
- Security
- Fire safety
- Excellence Parking
- Hold Baggage Security

10.1.c



Outlook 2011

Valt niet onder verzoek

- Investments of around 10.1.c in Aviation. Largest non-aviation investments are Lounge 3 and Hilton

Valt niet onder het verzoek.



Amsterdam Airport Schiphol

Europe's preferred airport

www.schiphol.nl

Schiphol
Group

Agenda item 5

Proposal to approve ("vaststellen") annual accounts 2010 of
N.V. Luchthaven Schiphol, as prepared by the Management Board
and endorsed by the Supervisory Board

1)

Agenda item 6

Proposal to discharge ("decharge te verlenen aan") the members of the Management Board
in relation to the fulfillment of their duties in the financial year 2010

2)

Agenda item 7

Proposal to discharge ("decharge te verlenen aan") the members of the Supervisory Board
in relation to the fulfillment of their duties in the financial year 2010

2)

- 1) Enclosed
- 2) Verbal

For the attachment to agenda item 5 please see the document
"Schiphol Group Annual Report 2010" which was enclosed in the envelope.

Agenda item 8

Proposal to adopt new remuneration Policy Management Board

1)

1) Enclosed

N.V. Luchthaven Schiphol

Remuneration Policy Management Board

January 2011

January 2011

Agenda item 9

Proposal to approve new remuneration Supervisory Board

1)

Agenda item 10

Cost developments business area Aviation

2)

- 1) Enclosed
- 2) Verbal

Agenda item 11

(Re)appointment Supervisory Board members

1)

Valt niet onder het verzoek.

Agenda item 12

Closure

2)

- 1) Enclosed
- 2) Verbal



HEDEN, I.V.M. PERSCONFERENTIE NEW YORK VANDAAG
TER INFORMATIE

Aan
de Minister

Directie Financieringen

Inlichtingen

10.2.e

T

F

10.2.e

10.2.e@minfin.nl

Datum

11 augustus 2010

Notitienummer

FIN/2010/611

Rubriek

Schiphol-Beleid investering

Auteur

10.2.e

10.2.e

Van

Afdelingshoofd Deelnemingen 10.2.e

Kopie aan

Bijlagen

notitie

Investering Schiphol in JFK International Airport, New York

Paraaf

de Minister

10.2.e

10.2.e

Via
secretaris-
generaal/treasurier-
generaal

10.2.e

10.2.e

Via
directeur Financieringen

10.2.e

Aanleiding

Vandaag zal op een persconferentie in New York bekend worden gemaakt dat Delta Airlines zijn activiteiten op terminal 4 van JFK International Airport flink gaat uitbreiden. Tevens zal bekend worden gemaakt dat Schiphol in dat kader zijn bestaande activiteiten op JFK eveneens uitbreidt en een investering doet van **netto 13 miljoen euro om de verbouwde terminal te exploiteren**. Deze investering is eind vorig jaar informeel aan uw ambtsvoorganger voorgelegd. Gisteren meldde Schiphol ons dat de investering vandaag bekend wordt gemaakt. Dat is reden dat we u er alsnog snel over wilden informeren.

Kern

- De netto cash investering voor Schiphol bedraagt EUR 13 mio en is dus beperkt. De strategische rationale van deze investering is, kortweg, gelegen in het faciliteren van Delta Airlines en Air France-KLM (en SkyTeam) en zodoende het versterken van de band met een belangrijke klant tevens 'home carrier' van Schiphol en een van haar belangrijkste partners (Delta).
- 11.1
11.1 Schiphol wordt geen eigenaar van de te verbouwen terminal. Delta is verantwoordelijk voor de verbouwing van de terminal (alsmede voor de financierings- en constructierisico's daarvan); Schiphol neemt het management van de operaties van de terminal op zich. Voorts geeft Schiphol advies bij de ontwikkeling daarvan.
- Formeel heeft de staat als aandeelhouder geen goedkeuringsrecht, omdat het investeringsbedrag ruim onder de statutaire drempelwaarde valt.
- Ambtelijk VenW 11.1 over het voorgenomen plan. 11.1 De persconferentie vandaag vindt plaats in aanwezigheid van onder meer gouverneur Patterson van New York en New Jersey, Richard Anderson (de CEO van Delta Airlines), Chris Ward (Executive Director van de Port Authority van New York en New Jersey), minister Eurlings en Jos Nijhuis en Pieter Verboom van Schiphol Group.

Toelichting

Omschrijving van het project

Schiphol USA heeft momenteel een 40% aandeel in het bedrijf JFK International Air Terminal LLC ("JFK IAT"). De *port authority* van New York heeft in 1996 JFK IAT via een tender geselecteerd om terminal 4 op JFK Airport te bouwen, te ontwikkelen en te managen. Het eigendom van de terminal ligt overigens niet bij JFK IAT (het is een *operational lease*). Terminal 4 is in 2001 geopend en een succes gebleken. Naast Schiphol heeft JFK IAT twee andere aandeelhouders, namelijk LCOR (een regionale projectontwikkelaar) en Lehman Brothers. Terminal 4 faciliteert momenteel 40 verschillende luchtvaartmaatschappijen. Het leasecontract van JFK IAT loopt tot 2025.

De luchtvaartmaatschappij Delta maakt momenteel gebruik van de terminals 2 en 3. Deze terminals zijn toe aan herontwikkeling en functioneren inefficiënt. Delta heeft daarom zijn oog laten vallen op terminal 4.

Het voorgenomen plan is dat Delta terminal 4 zal uitbreiden en terminal 3 zal ontmantelen. Schiphol zal daarbij advies geven, de uitgebreide terminal managen en voortaan enig aandeelhouder zijn van JFK IAT (het bedrijf dat de terminal managet), door de andere twee aandeelhouders uit te kopen. In de uitgebreide terminal zal Delta (en andere leden van SkyTeam (een samenwerkingsverband van luchtvaartmaatschappijen), waaronder Air France-KLM) een prominente aanwezigheid krijgen. Het plan omvat eveneens een verlenging van de leasetermijn tot 2043.

Financieel

De netto (cash) investering voor Schiphol is beperkt tot USD 13 mio. Dit is

10.1.c

Strategische rationale

Wij onderscheiden de volgende strategische elementen:

- activiteiten van Schiphol op JFK International Airport;
- samenwerking met Delta Airlines;
- vergroten van het belang van Schiphol in JFK IAT LLC.

Schiphol is al jaren actief op JFK Airport. New York is een *key destination* die vanaf Schiphol aangedaan wordt. Delta is een sterke, Amerikaanse luchtvaartmaatschappij die onderdeel is van het SkyTeam en ook (via North West) een langetermijnpartner van Air France-KLM. Wat dat betreft sluit deze stap aan bij de internationale strategie die wij met Schiphol hebben besproken, namelijk een focus op investeringen op strategische locaties die aansluiten bij de belangrijkste klanten van Schiphol. Hiermee kan het netwerk van Schiphol

11.1

steviger worden verankerd.

Verder kan Schiphol er zodoende voor zorgen dat de 'grondactiviteiten' in Amsterdam en New York op elkaar aansluiten, hetgeen efficiencywinsten voor haar klanten oplevert.

Risico's

10.1.c

Zeggenschap van de staat als aandeelhouder

De statuten van Schiphol bepalen dat de aandeelhouder goedkeuringsrecht heeft in het geval van (des)investeringen ter waarde van ten minste 10% van het balanstotaal. Dat komt neer op ruim EUR 540 mio. Formeel heeft de staat als aandeelhouder daarom geen goedkeuringsrecht voor de investering in New York. Bij strategische samenwerkingen heeft de staat op basis van de statuten alleen een goedkeuringsrecht indien deze van ingrijpende aard zijn voor de onderneming.

11.1

10.2.e

Dr P.M. Verboom
Executive Vice President &
Chief Financial Officer

Ministerie van Financiën
De heer 10.2.e
Directeur Financieringen
Postbus 20201
2500 EE DEN HAAG

Ministerie van Financiën
Fin 2011-123
Ontv. 10/2
Uiterl. afdoening 6/4
Dossiernummer
Trefwoord/DSP code
Paraaf voor archiveren

Schiphol
Group

Telefoonnummer

Briefnummer
PV-2011.006

Bijlage.

Faxnummer

Behandeld door

Uw schrijven d.d.

Schiphol,
08 februari 2011

Betreft: Aanvullende vragen budget

Geachte heer 10.2.e,

Op 12 januari jongstleden bespraken wij tijdens het reguliere overleg onder andere het budget 2011 voor Schiphol Group. Vrijdag 28 januari jongstleden zond u mij per email nog enkele aanvullende vragen naar aanleiding van de eerdere bespreking. Hieronder onze antwoorden op deze vragen waarbij we uw volgorde aanhouden:

valt buiten het verzoek

2.

valt buiten het verzoek

Schiphol Group Postbus 7501 1118 ZG Schiphol Telefoon (020) 601 91 11 Fax (020) 604 14 75
Schiphol Nederland BV K.v.K. Amsterdam nr 34166584
ABN-AMRO Bank NV nr 54.56.10.478 ABN-AMRO Bank NV nr 48.67.49.304 ING Bank nr 69.76.60.729

Bladnummer
2 / 3

Datum
8 februari 2011

3.

valt buiten het verzoek

valt buiten het verzoek

5. **Hoe groot is de totale CAPEX van het Bagage 70 MB programma en komt dit boven de statutaire drempel voor aandeelhoudersgoedkeuring?**

Het 70 MB programma is een langlopend programma wat uit allerlei fases en afzonderlijke projecten bestaat, die we allemaal onder de noemer hebben gebracht van 70 MB. Naar verwachting zal tot 2013 ongeveer 10.1.c sinds 2002 zijn geïnvesteerd in al deze verschillende projecten. Aan alle grote projecten/fases afzonderlijk ligt besluitvorming ten grondslag met instemming van de RvC.

6. **Wat voor rendement verwachten jullie op een vastgoed project als het Hilton à 10.1.c mio?**

De totale investering in het Hilton is 10.1.c waarvan 10.1.c in 2011. De geprognosticeerde IRR voor VpB is 10.1.c (geprognosticeerd na VpB: 10.1.c 10.1.c

valt buiten het verzoek

valt buiten het verzoek

Dr P.M. Verboom
Executive Vice President &
Chief Financial Officer

Schiphol
Group

Bladnummer

3 / 3

Datum

8 februari 2011

valt buiten het verzoek

valt buiten het verzoek

Ik vertrouw erop dat met deze antwoorden voldoende helderheid is gegeven. Mocht er toch nadere toelichting gewenst zijn, dan verneem ik dat graag.

10.2.e

10.2.e

Met vriendelijke groet,
SCHIPHOL GROUP

10.2.e

dr. P.M. Verboom
Executive Vice President & Chief Financial Officer

Kopie:

10.2.e

Dr P.M. Verboom
Executive Vice President &
Chief Financial Officer



Ministerie van Financien
t.a.v. 10.2.e
Directie Financieringen
Postbus 20201
2500 EE Den Haag

Telefoonnummer

Briefnummer

Bijlage.

Faxnummer

Behandeld door

Uw schrijven d.d.

Schiphol,
15 november 2010

10.2.e

Betreft: Schiphol onderzoek effecten tariefaanpassingen

Geachte

10.2.e

Besla

10.2.e

Hierbij stuur ik u zoals aangekondigd het onderzoek dat Schiphol heeft uitgevoerd naar de effecten van een structuuraanpassing in de havengelden op het bestemmingsnetwerk van de luchthaven. De uitkomsten van het onderzoek zijn op 26 oktober j.l. gedeeld met ambtenaren van het Ministerie van IenM alsmede van het Ministerie van Financien (in de persoon van 10.2.e).

Valt niet onder het verzoek.

10.2.e

Hoogachtend,
SCHIPHOL GROUP

10.2.e

Dr P.M. Verboom
Executive Vice President & Chief Financial Officer

c.c.

10.2.e

Bijlage: Schiphol onderzoek effecten tariefaanpassingen, 22 oktober 2010

Schiphol Group Postbus 7501 1118 ZG Schiphol Telefoon (020) 601 91 11 Fax (020) 604 14 75
Schiphol Nederland BV K.v.K. Amsterdam nr 34166584
ABN-AMRO Bank NV nr 54.56.10.478 ABN-AMRO Bank NV nr 48.67.49.304 ING Bank nr 69.76.60.729

DRAFT

Impact of tariff changes at Amsterdam Airport Schiphol

Statement of Schiphol Group perspective
22nd October 2010

The logo for Schiphol Group, featuring the word "Schiphol" in a large, bold, sans-serif font, with "Group" in a smaller font below it. To the left of the text is a stylized graphic of vertical lines of varying heights, resembling a bar chart or a simplified skyline.

Executive summary (page 1 of 2)

1 What changes to charges is Schiphol proposing?

- 1a Schiphol has announced its planned charges for 1 April 2011, driven by its investment in the 70MB baggage system to remain a transfer hub

Valt niet onder het verzoek.

2 How will the proposed new charges affect KLM?

There are 4 reasons the increase in transfer charges will create little, if any, direct negative effect on KLM

- 2a The new baggage system project is the underlying reason for the charge increase, and is bringing substantial benefits to KLM

- It is critical for KLM efficiency, reliability, and growth, increasing peak hour capacity for transfer baggage by 50% and improving productivity
- It reduces baggage handling costs and non-quality cost, resulting in a total annual benefit for KLM 10.1.c from 2014
- KLM is the main beneficiary of the baggage system; indeed, benefits (from operational improvements during the project) are already felt
- It was developed within a joint KLM-Schiphol 70MB programme under the chairmanship of KLM

Valt niet onder het verzoek.

Valt niet onder het verzoek.



SOURCE: Schiphol Group analysis

1a Schiphol has announced its planned charges for 1 April 2011, driven by its investment in the 70MB baggage system to remain a transfer hub

Changes in airport charges April 2010 vs April 2011

			Charges April 2010 EUR	Proposed charges April 2011 EUR	Growth Absolute; %
Passenger service charges Per passenger	OD	PSC	€ 14.24		
		Baggage	€ 0		
		Total	€ 14.24		
	Transfer	PSC	€ 5.98		
		Baggage	€ 0		
		Total	€ 5.98		
Security service charges Per passenger	OD		€ 12.94		
	Transfer		€ 7.25		
Landing and take-off charges Total			€ 181.7mn		
Parking charges Total			€ 6.7mn		
Total ¹			€ 689.8mn		

10.1.c

¹ Estimated using forecasted passenger and baggage volume for 2011

Schiphol
Group

SOURCE: Airport charges consultation (September 15, 2010); Schiphol Group analysis

2 Contents

▪ What changes to charges is Schiphol proposing?

▪ How will the proposed new charges affect KLM?

- The new baggage system is bringing substantial benefits to KLM
- Pay-per-use pricing for baggage is increasingly common practice, as carriers are shifting towards usage-based models more broadly
- Detailed elasticity analysis indicates modest negative impact on KLM transfers
- Schiphol's transfer product is, and will remain, highly competitive

Valt niet onder het verzoek.

SOURCE: Schiphol Group analysis

2a The new baggage system is the underlying reason for the charge increase, and will bring substantial benefit to KLM

Critical for KLM reliability, efficiency, and growth

Description

- Currently ~50 million pieces of luggage are handled at Schiphol per year
- 70MB increases capacity of luggage handling system to 70 million pieces per year, allowing for further growth (peak hour capacity for transfer baggage increased by 50%)
- 70MB also includes process improvement and innovation (e.g., baggage robots)

Reduces in baggage handling and non-quality cost

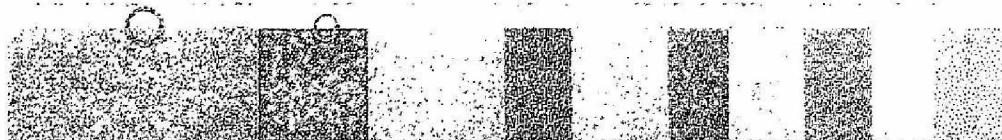
- 70MB results in a significant reduction of the irregularity rate (IRR)
- This reduction in turn leads to substantial annual cost savings for KLM of 10.1.c in 2010 and increased to 10.1.c from 2014

KLM main beneficiary of the new baggage system

- KLM accounts for 54% of the departing flights at Amsterdam, and for 64% if Air France-KLM Group carriers are included
- 10.1.c
- Reduction of irregularity rate therefore mostly beneficial to KLM

Joint KLM-Schiphol programme under the chairmanship of KLM

- New passenger charges specifically reflect cost of the 70MB baggage system
- 70MB is a joint KLM-Schiphol program under the chairmanship of KLM
- Schiphol remains committed to having very competitive transfer products



Schiphol
Group

SOURCE: "Business case 70MB part 1" - Norton, Nolan & Co; Schiphol factsheet baggage; OAG; Schiphol Group analysis

Schiphol Group

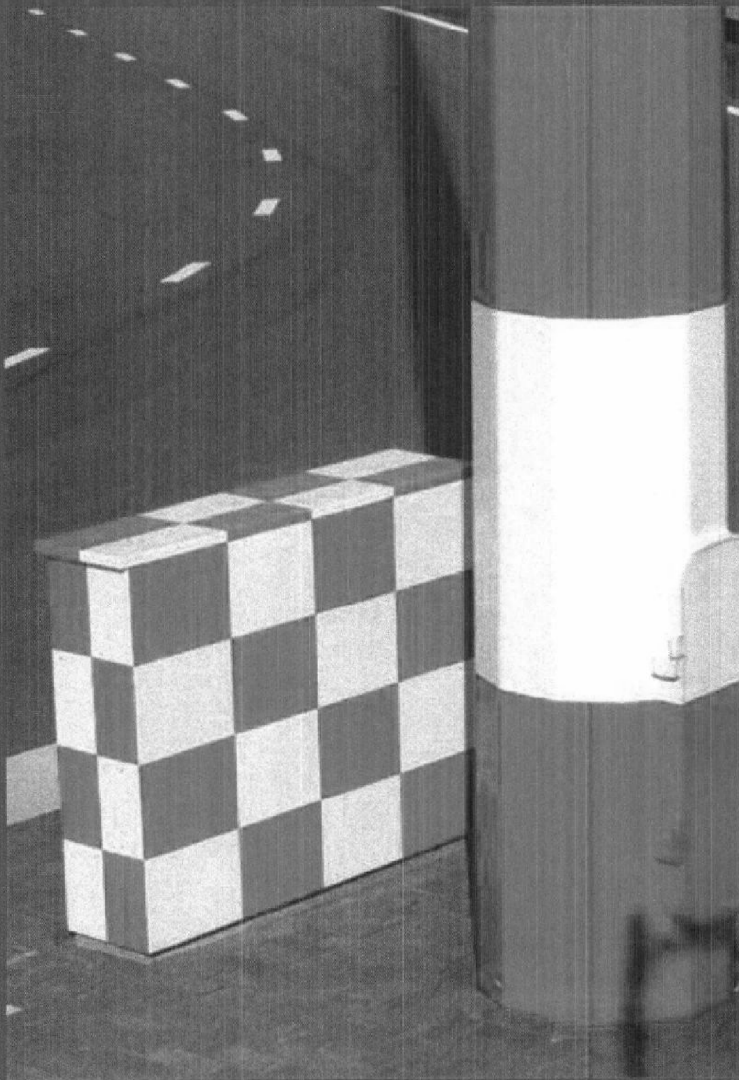
Confidential

Business Plan

2010 - 2014



Contents Schiphol Group



1.1 Introduction

- Key value drivers and financial objectives
- Financial Outlook Schiphol Group
- Financial Outlook Business Area's

1.2 Objectives & strategy

- Group strategy
- Strengthening the mainport competitive position
- Corporate Responsibility
- Human Resources: Reorganisation 2009-2011
- Strategic agenda, dilemma's and issues

1.3 Critical assumptions

- Traffic outlook
- Airport Charges
- WACC

1.4 Financing

- Funding requirement and policy
- FFO ratio's sensitivity

1.5 Financial details

- Profit & Loss
- Cost analysis
- Cash Flow, Balance Sheet

1.6 Investments

- CAPEX overview, main projects
- Bax/pax improvement (70MB)
- Masterplan South
- Quality improvement

Appendices