

## Prestatie-indicatoren

Materieel aspect	Prestatie-indicator	2018		2017
		Resultaat	Doelstelling	Resultaat
CO <sub>2</sub> -emissies	CO <sub>2</sub> -emissies eigen activiteiten (kg CO <sub>2</sub> /passagier) <sup>1</sup>	<b>0,44</b>	<1,43	1,43
Grondstoffen & reststromen	Gescheiden operationele reststromen <sup>2</sup>	<b>42,7%</b>	43,0%	40,7%
Werkgeverschap	Ziekteverzuim	<b>4,7%</b>	3,5%	4,3%
Veiligheid	Bedrijfsongevallen met verzuim	<b>LTIF: 0,3</b> <b>LTIF Brandweer</b> <b>SNBV: 16,4</b>	LTIF: 3,0 LTIF Brandweer : 40,0	LTIF: 0,9 LTIF Brandweer : 25,7
Ketenverantwoordelijkheid	CR-consultatie tijdens aanbestedingen	<b>100%</b>	100%	100%
Bereikbaarheid	Gebruik van OV naar luchthaven door O&D-reizigers <sup>3</sup>	<b>46,3%</b>	40,0%	42,9%
Veiligheid	Vogelaanvaringen (aantal per 10.000 vliegtuigbewegingen)	<b>6,5</b>	<6,7	5,6
Veiligheid	Runway incursions <sup>4</sup>	<b>50</b>	<46	53
Werkgeverschap	Afstand tot de arbeidsmarkt	<b>1</b>	5	2
Werkgeverschap	Jongeren (onder de 27 jaar)	<b>14,0%</b>	20,0%	21,8%
Werkgeverschap	Niet-westerse achtergrond	<b>11,0%</b>	10,0%	4,8% (gecorrigeerd naar response rate: 11,5%)

1 In lijn met voorgaande jaren worden, voor Amsterdam Airport Schiphol en Rotterdam The Hague Airport, de CO<sub>2</sub>-emissies gebaseerd op een operationeel jaar. Voor het jaar 2018 betekent dit dat rekening wordt gehouden met de emissies gedurende de periode van november 2017 tot en met oktober 2018. Met betrekking tot Eindhoven Airport worden de emissiegegevens in de periode van januari 2018 tot en met december 2018 weergegeven.

2 Exclusief CAT1 vliegtuigafval.

3 Betreft alleen de locatie Schiphol.

4 De aantallen in 2018 zijn gebaseerd op de derde uitgave van het European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPPRI 3.0), die in 2018 is gepubliceerd.

## Toelichting bij extern beoordeelde prestatie-indicatoren

### Rapportagefrequentie

De prestatie-indicatoren van Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport worden als onderdeel van de bestaande periodieke managementinformatie gerapporteerd en de directie bespreekt deze met de betrokken senior managers. Schiphol Group heeft de externe accountant gevraagd een beperkte mate van zekerheid te geven over de prestatie-indicatoren die zijn opgenomen in dit hoofdstuk.

### Periode

De informatie heeft betrekking op het kalenderjaar 2018. Voor de indicator CO<sub>2</sub>-emissies eigen activiteiten is om praktische redenen het operationele jaar van toepassing.

### Definities en meting van de prestatie-indicatoren

Zie onderstaand voor een samenvatting van de definities en meetmethoden met betrekking tot de prestatie-indicatoren.

#### 1. CO<sub>2</sub>-emissies eigen activiteiten

Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport berekenen en rapporteren de CO<sub>2</sub>-emissies op basis van de richtlijnen van het GreenHouseGas-protocol. Scope 1 voor de uitstoot door eigen activiteiten en scope 2 voor indirecte uitstoot door ingekochte energie veroorzaken samen een significant deel van de totale uitstoot. Schiphol Group heeft ervoor gekozen om vanaf 2018 te rapporteren volgens de market-based methode. In de tabel met prestatie-indicatoren worden de cijfers volgens de market-based methode weergegeven. De CO<sub>2</sub>-emissies van Schiphol Group volgens de location-based methode (kg CO<sub>2</sub>/passagier) bedragen 1,53.

De emissiefactoren zijn gebaseerd op die van Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen (SKAO). Alhoewel de absolute CO<sub>2</sub>-emissies bekend zijn, stuurt Schiphol op de reductie van CO<sub>2</sub> per passagier ten opzichte van 1990. Vanaf 1 januari 2018 levert Eneco hernieuwbare energie aan Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport en Lelystad Airport. Dit heeft ten opzichte van voorgaande jaren tot een forse daling van onze CO<sub>2</sub>-emissies geleid. Het onderdeel [CO<sub>2</sub>-emissies](#) bevat meer informatie hieromtrent, inclusief informatie over onze doelstellingen en over de inspanningen van Schiphol Group om de uitstoot terug te dringen.

#### 2. Gescheiden operationele reststromen

Op Schiphol wordt het afval door een afvalverwerkingsbedrijf op verschillende locaties ingezameld. Met deze afvalverwerker zijn afspraken gemaakt over de verdere verwerking en recycling van de reststromen.

Het hergebruikpercentage is exclusief de CAT1-stroom. Het doel van Schiphol Group is om het hergebruikpercentage van de eigen

operationele reststromen steeds te laten toenemen. Op Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport worden reststromen daarom zo veel mogelijk gescheiden aangeleverd aan de afvalverwerker.

De scope van deze prestatie-indicator is niet precies gelijk aan de omgevingsvergunning milieu. Dat is omdat sommige huurders zelf een contract met een afvalinzamelaar kunnen afsluiten, waardoor onze afvalinzamelaar niet op alle locaties die onder de omgevingsvergunning milieu vallen, de reststromen ophaalt.

Lees meer over onze activiteiten om een afvalvrije luchthaven te worden in [Grondstoffen & reststromen](#).

#### 3. Ziekteverzuim

Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport berekenen het ziekteverzuim door het verzuim in aantal kalenderdagen af te zetten tegen het aantal beschikbare kalenderdagen. Eindhoven Airport gebruikt het nettoverzuimpercentage. Dit wordt berekend door het verzuimpercentage te corrigeren voor gedeeltelijke reïntegratie, fte-factor en de vangnetgevallen. Het personeelsgemiddelde is gecorrigeerd voor de fte-factor. Informatie over ons medewerkersbeleid is opgenomen in [Werkgeverschap](#).

#### 4. Bedrijfsongevallen met verzuim

Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport hanteren de Lost Time Injury Frequency (LTIF) om bedrijfsongevallen met verzuim te registreren per miljoen gewerkte uren. Bij SNBV wordt een onderscheid gemaakt tussen medewerkers van de brandweer en alle andere medewerkers van Schiphol Nederland B.V.

In 2018 kwam Amsterdam Airport Schiphol (exclusief de brandweer en aannemers) uit op een LTIF van 0,3 (2017: 1,0). Het LTIF-cijfer voor de brandweer bedroeg 16,4 (2017: 25,7). Beide cijfers zijn lager dan het gestelde doel van resp. 3 en 40. Aangezien de brandweer op de luchthaven circa 152 medewerkers telt, zorgt elk incident voor een substantiële daling of stijging van de betreffende LTIF-indicator. Er hebben zich in 2018 geen bedrijfsongevallen met dodelijke afloop voorgedaan.

Onze ambitie is erop gericht het LTIF-cijfer van Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport tot nul te reduceren en bij de brandweer een dalende trend te bewerkstelligen. Informatie over veilig werken is opgenomen in [Veiligheid](#).

#### 5. CR-consultatie tijdens aanbestedingen

In 2015 is een prestatie-indicator ingevoerd die bijhoudt in hoeverre CR is meegenomen in het proces van Europese aanbestedingen. In 2015 heeft Schiphol Group gekozen voor een aanpak waarbij intern informatie is ingewonnen die nodig is om een goede afweging te maken in de selectie- en gunningsfase. In 2016 is daarnaast inzichtelijk gemaakt in welke mate de

ingewonnen adviezen ook daadwerkelijk zijn meegenomen in de aanbesteding. Hoe we omgaan met leveranciers is opgenomen in [Ketenverantwoordelijkheid](#) en [Integriteit](#).

## 6. Gebruik van OV naar luchthaven door OD-reizigers

Amsterdam Airport Schiphol streeft ernaar om het aandeel van vertrekkende passagiers dat per openbaar vervoer naar de luchthaven komt, op minimaal 40 procent te houden. Tevens is het beleid gericht op een stijging van het aantal passagiers dat de auto op Schiphol parkeert (resultierend in twee vervoersbewegingen per vlucht) ten opzichte van het aantal passagiers dat gebracht en gehaald wordt (resultierend in vier vervoersbewegingen per vlucht). Het gehele jaar wordt door een extern marktonderzoeksbureau middels enquêtes aan reizigers gevraagd met welk type vervoer zij voorafgaand aan hun vlucht naar de luchthaven zijn gereisd. Meer over het belang van een bereikbare luchthaven en hoe reizigers van en naar onze luchthavens reizen, is opgenomen in [Bereikbaarheid](#).

## 7. Vogelaanvaringen

Een vogelaanvaring is een incident waarbij sporen van een vogel op een vliegtuig of (delen van) dode vogels op een start- of landingsbaan zijn aangetroffen en het aannemelijk is dat de vogelaanvaring heeft plaatsgevonden binnen de grenzen van het luchthaventerrein. De incidenten die meetellen zijn vermoedelijke vogelaanvaringen die door Luchtverkeersleiding Nederland of de piloot gemeld zijn, een gebeurtenis waarbij na melding door piloot of grondwerktuigkundige (GWK) sporen van een vogel op het vliegtuig worden aangetroffen, of een gebeurtenis waarbij na melding door de piloot of GWK het aannemelijk is dat er fysiek contact met het vliegtuig is geweest. Het aantal vogelaanvaringen wordt uitgedrukt per 10.000 vliegtuigbewegingen. Elke luchthaven hanteert eigen toevoegingen aan bovenstaande definitie:

Voor Amsterdam Airport Schiphol gelden de volgende hoogterestricties: voor landende vliegtuigen is de bovengrens 200 voet; voor opstijgende vliegtuigen 500 voet. Amsterdam Airport Schiphol maakt elke maand een vergelijking tussen het aantal door de luchthaven geregistreerde vogelaanvaringen en het aantal dat KLM heeft geregistreerd. De rapportages worden elk kwartaal door het Schiphol Birdstrike Committee besproken, waarbij behalve de registraties ook het beleid en de waaier aan verjaagmiddelen en de effectiviteit daarvan worden besproken. Het gemiddelde cijfer voor vogelaanvaringen is berekend door de vogelaanvaringen gerapporteerd door KLM en die van Amsterdam Airport Schiphol die betrekking hebben op KLM-toestellen binnen de hiervoor aangegeven grenzen in het luchtruim te delen door het aantal vliegtuigbewegingen van KLM. Het gerapporteerde gemiddelde wordt zodoende ontleend aan de rapportages naar aanleiding van circa 50 procent van het totaal aantal vliegtuigbewegingen. Voor deze aanpak is gekozen omdat de rapportages door piloten van homecarrier KLM betrouwbaarder zijn dan die van de overige

luchtvaartmaatschappijen. Schiphol is voor de registratie van vogelaanvaringen voor een groot deel afhankelijk van de piloten van KLM.

Voor Rotterdam The Hague Airport geldt dat uitsluitend de incidenten meetellen die door Rotterdam The Hague Airport zijn gerapporteerd, ongeacht welke luchtvaartmaatschappij het betreft. Het aantal vogelaanvaringen op Eindhoven Airport geldt voor de vliegtuigbewegingen van het militaire en civiele verkeer.

Onze ambitie is om een dalende trend te realiseren op de lange termijn. Meer informatie over veiligheid aan de luchtzijde en de daling in 2018 van het aantal vogelaanvaringen is opgenomen in [Veiligheid](#).

## 8. Runway incursions

Runway incursions zijn volgens ICAO te onderscheiden in vier categorieën. De hoogste categorie is A; dit betreft een ernstig incident waarbij een botsing ternaauwernood voorkomen kon worden. De laagste categorie is D; dit is een ongeoorloofde aanwezigheid van een persoon, voertuig of vliegtuig op of nabij een start- of landingsbaan zonder directe gevolgen voor de veiligheid. Verreweg de meeste runway incursions op Schiphol vallen in deze laagste categorie. In 2018 is een derde uitgave verschenen van het European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPPRI 3.0), dat voorziet in aanvullende richtlijnen ter verbetering van de algehele consistentie in de definitie van 'runway incursion'. Volgens die richtlijnen worden overtredingen van de stop bar-voorschriften niet langer als runway incursions aangemerkt. Deze overtredingen zijn dus niet meegenomen in de cijfers voor 2018. In 2018 waren er op Amsterdam Airport Schiphol 30 runway incursions (2017: 46). Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport kwamen beide uit op 10 (2017: resp. 5 en 2).

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) registreert de runway incursions op Amsterdam Airport Schiphol en Rotterdam The Hague Airport. Schiphol rapporteert over deze prestatie-indicator, maar is voor de volledigheid van meldingen en incidentrapporten afhankelijk van LVNL.

De luchtverkeersleiding op Eindhoven Airport valt onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Defensie en valt daarmee buiten de jurisdictie van LVNL. Het aantal runway incursions op Eindhoven Airport geldt voor het civiele verkeer en militaire verkeer samen.

Het is onze ambitie om voor deze prestatie-indicator een dalende tendens te realiseren. Meer informatie over de veiligheid op start- en landingsbanen is opgenomen in [Veiligheid](#).

## 9. Diversiteit

Schiphol Group stimuleert werk voor alle mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, voor jongeren onder de 27 jaar en voor mensen met een niet-westerse achtergrond.

Wanneer werknemers voorafgaand aan indiensttreding bij Schiphol Group niet zelfstandig in hun inkomen konden voorzien, vallen zij onder de definitie 'afstand tot de arbeidsmarkt'.

Schiphol Group heeft in 2014 het Jongerenakkoord getekend, een initiatief om de kansen van jongeren op werk te vergroten. Een continue instroom van jongeren draagt bij aan een evenwichtig personeelsbestand.

We willen medewerkers met een andere culturele achtergrond aan Schiphol Group binden. Voor het bepalen van een niet-westerse achtergrond maken we gebruik van de CBS-definitie. Meer informatie over diversiteit is opgenomen in [Werkgeverschap](#).

## GRI-referentietabel

### GRI-richtlijnen voor maatschappelijke verslaglegging

Ref.	Omschrijving	Hoofdstuk	Toelichting en verwijzing	Sectie externe assurance
<b>Strategie</b>				
G102-14	Verklaring van hoogste beslissingsbevoegde	Bericht van de CEO		Nee
G102-15	Belangrijke gevolgen, risico's en mogelijkheden	Trends en ontwikkelingen		Nee
<b>Organisatiemodel</b>				
G102-1	Naam organisatie	Jaarrekening		Ja
G102-2	Activiteiten, merken, producten en diensten	Onze onderneming		Nee
G102-3	Locatie hoofdkantoor		Evert van de Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol	Nee
G102-4	Plaats van uitvoering van de activiteiten	Onze onderneming		Nee
G102-5	Eigendomsstructuur en rechtsvorm	Corporate Governance		Nee
G102-6	Afzetmarkten	Onze onderneming		Nee
G102-7	Omvang van de organisatie	Over ons		Nee
G102-8	Informatie over werknemers en andere medewerkers	Werkgeverschap	Fte's per regio & divisie: Business areas Aviation: 1.258 Consumer Products & Services: 111 Real Estate: 64 Operating Unit: ICT: 287 PLUS: 112 Staven: 300 Totaal Amsterdam Airport Schiphol: 2.132 Entiteiten: Lelystad Airport: 22 Eindhoven Airport: 68 Rotterdam The Hague Airport: 102 Overige informatie niet materieel	Ja
G102-41	Collectieve arbeidsovereenkomsten		Percentage medewerkers dat onder een cao valt 93.9%	Ja
G102-9	Toeleveringsketen	Passenger en airline journey		Nee
G102-10	Significante veranderingen in de organisatie en haar toeleveringsketen	Maatschappelijke verantwoording		Ja
G102-11	Voorzorgsprincipe	Risicomanagement	Lees ook: <a href="http://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/pagina/een-duurzame-toekomst">http://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/pagina/een-duurzame-toekomst</a>	Nee
G102-12	Onderschreven extern ontwikkelde economische, milieugerelateerde en sociale handvesten, principes of andere initiatieven		Global Compact, Programma Werkgevers gaan inclusief, Meerjaren Afspraak, Charter Diversiteit, Samenwerkingsprogramma Luchtvaart Inclusief, Nederland als Circulaire Hotspot, deelname Ellen MacArthur Foundation	Nee
G102-13	Lidmaatschap van verenigingen en/of (inter)nationale belangenorganisaties	Raad van Commissarissen Directie Materiële aspecten voor stakeholders	Brancheorganisatie Airports Council International, Amsterdam Economic Board	Nee Nee Ja
<b>Materiële aspecten</b>				
G102-45	Entiteiten die zijn opgenomen in de geconsolideerde jaarrekening	Gerelateerde verbonden partijen		Ja
G102-46	Proces voor bepalen inhoud en afbakening jaarverslag	Materiële aspecten voor stakeholders <sup>inknow</sup> nodeMaatschappelijke verantwoording		Ja Ja
G102-47	Overzicht van materiële aspecten t.b.v. het bepalen van de inhoud van verslag	Materiële aspecten voor stakeholders Maatschappelijke verantwoording		Ja Ja
G102-48	Herformuleringen van in eerdere jaarverslagen verstrekte informatie	Maatschappelijke verantwoording		Ja
G102-49	Significante veranderingen t.a.v. reikwijdte en afbakening t.o.v. vorige verslagperiode	Maatschappelijke verantwoording		Ja