



Van:
Verzonden:
Aan:
CC:
Onderwerp:
Bijlagen:

Lijkt mij zo een duidelijk verhaal. Zie bijgaand mijn (redactionele) suggesties/commentaar. Stuur je mij ook nog de definitieve versie?

Met vriendelijke groet,

Aan:
Onderwerp
Urgentie:

Hoi

Hierbij de kamerbrief over het selectiviteitsbeleid. De matrix wordt als bijlage meegestuurd en maak nog een korte toelichting bij de matrix. Maar ik wil graag nu de brief met jullie afstemmen. Kun je hier zsm naar kijken, de deadline voor de brief naar de Stas is met de lunch.

Dank alvast!

Met vriendelijke groeten,

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Directie Luchthavens, Programma Luchthavenontwikkeling & Milieu
Bezoekadres: Plesmanweg 1-6, Den Haag
Postadres:
Mobiel:
B.g.g.
Email:

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

 Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender

immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

Bijlage(n)
1

Datum
Betreft Selectiviteitsbeleid luchthaven Schiphol

Geachte voorzitter,

Tijdens de behandeling van de Luchtvaartnota op 7 februari j.l. heeft uw Kamer mij verzocht om voor de zomer van 2011 geïnformeerd te worden over het selectiviteitsbeleid. Met deze brief geef ik hieraan gevolg. Ik ga daarbij specifiek in op de selectieve toedeling van schaarse luchthavencapaciteit op basis van de verbondenheid van het verkeer met de mainportontwikkeling.

In 2008 zijn als onderdeel van het Aldersakkoord Schiphol 2008 in het convenant "behoud en versterking van de mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol" afspraken gemaakt tussen Schiphol Group en het Rijk over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol. In dit advies is de vraag naar capaciteit op Schiphol in 2020 ingeschat op 580.000 vliegtuigbewegingen. Het advies begrenst het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol tot 2020 op 510.000 vliegtuigbewegingen, met de focus op hub- en mainportgebonden verkeer. Voor de overige 70.000 vliegtuigbewegingen is bepaald dat hiervoor ruimte wordt gezocht op de regionale luchthavens, in het bijzonder Eindhoven en Lelystad. In oktober 2008 heeft het kabinet het advies van de Alderstafel Schiphol voor de middellange termijn (tot 2020) overgenomen.

De jaren daarop is de luchtvaartontwikkeling getemperd door de economische recessie, waarbij het aantal vliegtuigbewegingen per jaar met ruim tien procent is afgenomen. Nu de vraag naar luchtvaart snel weer snel aan het toenemen is ~~het dat klimt~~, is het van belang dat de uitwerking van het selectiviteitsbeleid nu ook verder wordt uitgewerkt ~~wordt ingevoerd~~.

Een van de pijlers onder de ene hoeksteen van het selectiviteitsbeleid is het scheppen van regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer met een omvang van totaal 70.000 vliegtuigbewegingen. De heer Alders heeft op verzoek van het kabinet regionale Tafels gevormd waarin met de regio's Eindhoven en Lelystad wordt gesproken over het uitbreiden toevoegen van capaciteit vanaan de luchthavens in deze regio's. In juni 2010 is een advies uitgebracht voor een gefaseerde uitbreiding van de luchthavencapaciteit van Eindhoven Airport met i totaal 25.000 extra vliegtuigbewegingen tot 2020 op Eindhoven. Dit advies is door het kabinet overgenomen. De Kamer heeft vervolgens begin dit jaar verzocht om een

Gewijzigd volderde

voortvarende uitvoering van het advies. Tevens is er om een plan van aanpak inclusief een tijdspad gevraagd. Ik heb u reeds geïnformeerd over de uitbreiding van de opdracht aan de heer Alders om met het plan van aanpak te komen, ik ben nog in afwachting van dit plan door de bezuinigingsbrief van het ministerie van Defensie, zie hiervoor mijn brief aan de heer Alders. Zoals eerder met u gedeeld, is de verwachting dat de heer Alders eind dit jaar een advies zal uitbrengen over Lelystad. Dit advies zal ik voorzien van een kabinetsreactie en doorgeleiden aan de Kamer. Met deze adviezen over Eindhoven en Lelystad wordt aan de belangrijkste randvoorwaarde voor het selectiviteitsbeleid invulling gegeven in overleg met zowel de luchtvaartpartijen als de regionale partijen.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

De andere belangrijke pijler onder het selectiviteitsbeleid is het door Schiphol vorm te geven -stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol door verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling. Dit moet ertoe leiden dat het voor het niet-mainportgebonden verkeer aantrekkelijk wordt gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit, het zogenaamde 'selectiviteitsbeleid'. Schiphol Group is gevraagd inzicht te geven in de inzet en timing voor de selectieve ontwikkeling van de luchthaven Schiphol voor de komende vijf jaren.

Ter invulling hiervan heeft Schiphol Group de Alderstafel Schiphol van 1 juni j.l. geïnformeerd over een eerste uitwerking van de selectiviteitsmaatregelen. Daarbij heeft de luchthaven een matrix gepresenteerd, waarin de toepassing van het selectiviteitsbeleid is weergegeven langs twee principes:

- het herverdelen van *bestaand* verkeer, en
- het selectief toedelen van *nieuw* verkeer.

Bijgaand treft u deze matrix ter informatie aan.

Het gaat in deze matrix zowel om stimuleringsmaatregelen gericht op duurzame luchtvaart (zoals het ontmoedigen van lawaaiige vliegtuigen), als om selectiviteitsmaatregelen ten behoeve van het behoud van de mainportfunctie (zoals investeringen en marketing incentives). Deze matrix geeft een zeer brede set van instrumenten bij de invulling van het selectiviteitsbeleid.

De feitelijke toepassing van de maatregelen wordt geconditioneerd door de specifieke context waarin de uitwerking plaats vindt. De dynamiek van de luchtvaartmarkt vraagt om flexibiliteit van de marktpartijen bij de toepassing van instrumenten. Zowel de fluctuaties in de totale marktvraag als de onderscheiden ontwikkeling van de diverse marktsegmenten vragen om een marktgedreven en op de situatie toegesneden aanpak. Het gaat er om dat in verschillende situaties de schaarse mainportcapaciteit 'meeademt'. Daarbij gaat het om de effectiviteit van de totale set aan instrumenten die van invloed zijn op de toedeling van schaarse luchthavencapaciteit. Hierbij zullen natuurlijk de wettelijke kaders (nationaal, Europees en internationaal) in acht worden genomen.

Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is samen met Schiphol Group het selectiviteitscriterium nader uitgewerkt. Deze bevat een aantal elementen:

- Criteria om te beoordelen of de maatregel *operationeel uitvoerbaar* is. Dit

betreft aspecten, zoals de beschikbaarheid van capaciteit, inpasbaarheid in het luchtruim, afhandeling van het verkeer (landzijdig en luchtzijdig), en de financiële haalbaarheid van de maatregel.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

- Een analyse om de *juridische uitvoerbaarheid* van de maatregel te beoordelen. Hiermee wordt gezien of de maatregel passend is binnen de gestelde juridische kaders en binnen de afspraken van het convenant "behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit".
- Een analyse van de *effectiviteit* van de maatregel. De potentiële maatregel moet doelmatig zijn in het kader van het selectiviteitsbeleid. En derhalve bijdragen aan de doelstelling om hub- en mainportgebonden verkeer te stimuleren op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer te faciliteren op de regionale luchthavens om de schaarse capaciteit op Schiphol optimaal te benutten. Dit wordt bepaald aan de hand van de effecten van de maatregel op de samenstelling van het verkeer op de verschillende luchthavens en op het netwerk van verbindingen vanaf Schiphol (inclusief retaliatie van derde landen).
- Tenslotte moet het duidelijk zijn of nog bepaalde condities gelden per maatregel.

Aan de Alderstafel van 1 juni is de invulling van het selectiviteitsbeleid gepresenteerd en besproken als uitwerking van de in het Aldersakkoord overeengekomen selectieve mainportontwikkeling. De Alderstafel heeft met instemming gereageerd op dit voorstel. De vervolgstappen ten behoeve van concrete implementatie verlopen vanzelfsprekend via de Alderstafel.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

[Redacted]
Van: [Redacted]
Verzonden: 23 juni 2011 12:34
Aan: [Redacted]
CC: [Redacted]
Onderwerp: RE: kamerbrief selectiviteit
Bijlagen: Bijlage kamerbrief selectiviteitsbeleid Schiphol matrix_comSG.DOCX

[Redacted]
Bovenop het commentaar van zojuist heb ik nog het volgende:

De notie "hubgebonden" zou ik vervangen door 'mainportgebonden' verkeer. Is dan ook consistent met de rest van de brief (anders lijkt het erop dat KLM wordt voorgetrokken).

Daarnaast zou ik toch het volgende tekstblok schrappen: teveel detail en voegt niets toe aan het voorgaande tekstblokje:

Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is samen met Schiphol Group het selectiviteitscriterium nader uitgewerkt. Deze bevat een aantal elementen:

- *Criteria om te beoordelen of de maatregel operationeel uitvoerbaar is. Dit betreft aspecten, zoals de beschikbaarheid van capaciteit, inpasbaarheid in het luchtruim, afhandeling van het verkeer (landzijdig en luchtzijdig), en de financiële haalbaarheid van de maatregel.*
- *Een analyse om de juridische uitvoerbaarheid van de maatregel te beoordelen. Hiermee wordt bezien of de maatregel passend is binnen de gestelde juridische kaders en binnen de afspraken van het convenant "behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit".*
- *Een analyse van de effectiviteit van de maatregel. De potentiële maatregel moet doelmatig zijn in het kader van het selectiviteitsbeleid. En derhalve bijdragen aan de doelstelling om hub- en mainportgebonden verkeer te stimuleren op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer te faciliteren op de regionale luchthavens om de schaarse capaciteit op Schiphol optimaal te benutten. Dit wordt bepaald aan de hand van de effecten van de maatregel op de samenstelling van het verkeer op de verschillende luchthavens en op het netwerk van verbindingen vanaf Schiphol (inclusief retaliatie van derde landen).*
- *Tenslotte moet het duidelijk zijn of nog bepaalde condities gelden per maatregel.*

Verder zou ik de notie toevoegen dat in weerwil van alle intenties en bedoelingen - de marges uiterst beperkt zijn en dat de markt leidend is. Het is belangrijk dat de Kamer dat signaal krijgt dat de Mainport niet maakbaar is en er op staart geselecteerd kan worden.

Tenslotte mis ik eigenlijk nog een opmerking dat de overheid zelf ook maatregelen kan/ zal treffen als dat nodig is (de slot Verordening geeft de overheid bijvoorbeeld ruimte om een local rule uit te vaardigen als partijen er onderling niet uitkomen).

Mijn opmerkingen over de toelichting: zie bijlage

Tenslotte, ik vind de brief veel details bevatten en veel 'maakbaarheid' uitstralen. Is het echt noodzakelijk om de brief nu te versturen, kan dat niet nog morgen?

Groet,

[Redacted]
Van: [Redacted]
Verzonden: 23 juni 2011 11:51
Aan: [Redacted]

 **Please consider the environment before printing this e-mail**

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

 **Please consider the environment before printing this e-mail**

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Bijlage: Matrix selectiviteitsmaatregelen

Toelichting

Bijgaand treft u de matrix aan die door Schiphol Group gepresenteerd is aan de Alderstafel van 1 juni j.l. In de matrix treft u de eerste uitwerking van de selectiviteitsmaatregelen die in potentie mogelijk zijn. De toepassing van de instrumenten is weergegeven langs de twee principes van 1) het herverdelen van bestaand verkeer en 2) het selectief toedelen van nieuw verkeer. Specifiek voor mainportgebonden verkeer en voor niet-mainportgebonden verkeer in beide situaties.

De kolommen in de matrix betreffen de diverse type instrumenten die mogelijkerwijs toegepast kunnen worden. De focus ligt daarbij voornamelijk op voorwaarden scheppend beleid gezien de wens van partijen de markt zoveel mogelijk haar werk te laten doen. Het gaat hier om de volgende elementen:

- *Slotallocatie:* Slotallocatie regelgeving is vastgelegd in een Europese verordening, die voor de toewijzing van slots uitgaat van non-discriminatie, transparantie en onpartijdigheid. Slots worden in principe toegewezen zonder route, vliegtuigtype dan wel andere beperkingen. Lokale regels kunnen echter aan slottoewijzing beperkingen stellen, gebaseerd op ter plaatse geldende limieten, bijvoorbeeld op milieugebied (geluid) of op basis van terminal- of apronbeperkingen. Dit kan bijdragen aan een betere selectieve benutting van de (piek)capaciteit op Schiphol.
- *Nachtcapaciteit:* De nachtcapaciteit op Schiphol is beperkt tot 32.000 vliegtuigbewegingen en er is heden beperkte capaciteit voor nieuwkomers. De beperking in de nacht zal gehandhaafd worden en draagt bij aan de selectieve ontwikkeling op Schiphol. Tevens zullen in het te nemen luchthavenbesluit Eindhoven, zoals afgesproken in het Aldersadvies Eindhoven, de openingstijden worden verruimd (7-23 uur), inclusief een uitzonderingsbepaling tot 24 uur.
- *Piekuurcapaciteit:* ~~In overleg met de sectorpartijen~~ bepalen jaarlijks ~~zal de piekuurcapaciteit jaarlijks tweemaal ten behoeve van in de capaciteitsdeclaratie bepaald worden.~~ Uitgangspunt is hierbij dat de piekuurcapaciteit wordt vastgesteld in lijn met de behoefte vanuit ~~de hub operatie op Schiphol~~ het mainportgebonden verkeer. Verder is het van belang de ruimte in de pieken optimaal te benutten ten behoeve van het mainportgebonden verkeer.
- *Tarieven:* De exploitant van de luchthaven beschikt over de mogelijkheid om tarieven en voorwaarden vast te stellen (na consultatie).
- *Operationele restricties:* Schiphol zal conform de afspraken uit het convenant operationele restricties uitwerken invoeren die gericht zijn op het verruimen van de capaciteit, door lawaaiige toestellen zoveel mogelijk te weren via een verbod op het aanvangen van nieuwe operaties met lawaaiige toestellen en het verder uitbreiden van een start- en landingsverbod in de avond, nacht en vroege ochtend als ook het verplicht gebruik van P-RNAV voor naderingen in de nacht. Daarnaast wordt gedacht over het inzetten van een restrictie voor klein verkeer in de pieken. In de capaciteitsdeclaratie voor het winterseizoen 2011-2012 zijn deze operationele restricties deels al aangekondigd.
- *Marketing en acquisitie & Faciliteiten:* Om effectief te sturen op de allocatie van de marktvrage is coördinatie tussen de daarbij betrokken luchthavens essentieel. Voorstel is om de samenwerking tussen de luchthavens vorm te geven aan de hand van een coördinatieteam waarin afstemming plaatsvindt ~~en voorstellen voor besluitvorming gedaan worden aan een stuurgroep bestaande uit de directeuren van de deelnemende luchthavens. Doel van het team is om te komen tot afstemming van het beleid op het gebied van Airline Marketing, Airline Incentives en capaciteit planning tussen de betrokken~~

luchthavendirecties zodanig dat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare luchthaveninfrastructuur in lijn met het Mainportbeleid en de afspraken gemaakt in het kader van het convenant selectiviteit.

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 23 juni 2011 13:25
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: kamerbrief selectiviteit
Bijlagen: Kamerbrief selectiviteitsbeleid luchthaven Schiphol.DOCX; Bijlage kamerbrief selectiviteitsbeleid Schiphol matrix.DOCX

Urgentie: Hoog

Hoi [redacted]

Hierbij een aangepaste versie van de brief en bijlage. Ik heb aan de brief toegevoegd dat het gaat om mogelijke maatregelen. Verder is het selectiviteitscriterium van belang voor de feitelijke toepassing. En er is ook letterlijk aan de kamer toegezegd om hierover te informeren. We moeten toch binnen een kader aan kunnen geven wat er straks geïmplementeerd wordt.

Hoor graag je reactie op deze versie.

Groeten,

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 23 juni 2011 12:55
Aan: [redacted] KLM
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: kamerbrief selectiviteit

Bovenop het commentaar van zojuist heb ik nog het volgende:

De notie "hubgebonden" zou ik vervangen door 'mainportgebonden' verkeer. Is dan ook consistent met de rest van de brief (anders lijkt het erop dat KLM wordt voorgetrokken).

Daarnaast zou ik toch het volgende tekstblok schrappen: teveel detail en voegt niets toe aan het voorgaande tekstblokje:

Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is samen met Schiphol Group het selectiviteitscriterium nader uitgewerkt. Deze bevat een aantal elementen:

- Criteria om te beoordelen of de maatregel operationeel uitvoerbaar is. Dit betreft aspecten, zoals de beschikbaarheid van capaciteit, inpasbaarheid in het luchtruim, afhandeling van het verkeer (landzijdig en luchtzijdig), en de financiële haalbaarheid van de maatregel.*
- Een analyse om de juridische uitvoerbaarheid van de maatregel te beoordelen. Hiermee wordt bezien of de maatregel passend is binnen de gestelde juridische kaders en binnen de afspraken van het convenant "behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit".*
- Een analyse van de effectiviteit van de maatregel. De potentiële maatregel moet doelmatig zijn in het kader van het selectiviteitsbeleid. En derhalve bijdragen aan de doelstelling om hub- en mainportgebonden verkeer te stimuleren op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer te faciliteren op de regionale luchthavens om de schaarse capaciteit op Schiphol optimaal te benutten. Dit wordt bepaald aan de hand van de effecten van de maatregel op de samenstelling van het verkeer op de verschillende luchthavens en op het netwerk van verbindingen vanaf Schiphol (inclusief retaliatie van derde landen).*
- Tenslotte moet het duidelijk zijn of nog bepaalde condities gelden per maatregel.*

Verder zou ik de notie toevoegen dat in weerwil van alle intenties en bedoelingen - de marges uiterst beperkt zijn en dat de markt leidend is. Het is belangrijk dat de Kamer dat signaal krijgt dat de Mainport niet maakbaar is en er op staart geselecteerd kan worden.

Tenslotte mis ik eigenlijk nog een opmerking dat de overheid zelf ook maatregelen kan/ zal treffen als dat nodig is (de slot Verordening geeft de overheid bijvoorbeeld ruimte om een local rule uit te vaardigen als partijen er onderling niet uitkomen).

Mijn opmerkingen over de toelichting: zie bijlage

Tenslotte, ik vind de brief veel details bevatten en veel 'maakbaarheid' uitstralen. Is het echt noodzakelijk om de brief nu te versturen, kan dat niet nog morgen?

Groet,

Van: [redacted] - DGLM [redacted]
Verzonden: donderdag 23 juni 2011 11:51
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: kamerbrief selectiviteit
Urgentie: Hoog

Dank [redacted] Je punten deels overgenomen. Ik heb op verzoek van [redacted] ook nog een toelichting gemaakt voor de matrix, op basis van jullie notitie. Kun je hier nog snel een blik op werpen?? Ik stuur je de laatste versie ook op.

Groeten

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 23 juni 2011 11:33
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: kamerbrief selectiviteit

Lijkt mij zo een duidelijk verhaal. Zie bijgaand mijn (redactionele) suggesties/commentaar. Stuur je mij ook nog de definitieve versie?

Met vriendelijke groet,

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 23 juni 2011 09:36
Aan: [redacted]
Onderwerp: kamerbrief selectiviteit
Urgentie: Hoog

Hoi [redacted]

Hierbij de kamerbrief over het selectiviteitsbeleid. De matrix wordt als bijlage meegestuurd en maak nog een korte toelichting bij de matrix. Maar ik wil graag nu de brief met jullie afstemmen. Kun je hier zsm naar kijken, de deadline voor de brief naar de Stas is met de lunch.

Dank alvast!

Met vriendelijke groeten,



Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Directie Luchthavens, Programma Luchthavenontwikkeling & Milieu
Bezoekadres: Plesmanweg 1-6, Den Haag
Postadres: Postbus 20904, 2500 EX Den Haag
Mobiel: [redacted]
B.g.g. [redacted]
Email: [redacted]

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

 **Please consider the environment before printing this e-mail**

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

 **Please consider the environment before printing this e-mail**

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

Bijlage(n)
1

Datum
Betreft Selectiviteitsbeleid luchthaven Schiphol

Geachte voorzitter,

Tijdens de behandeling van de Luchtvaartnota op 7 februari j.l. heeft uw Kamer mij verzocht om voor de zomer van 2011 geïnformeerd te worden over het selectiviteitsbeleid. Met deze brief geef ik hieraan gevolg. Ik ga daarbij specifiek in op de selectieve toedeling van schaarse luchthavencapaciteit op basis van de verbondenheid van het verkeer met de mainportontwikkeling.

In 2008 zijn als onderdeel van het Aldersakkoord Schiphol 2008 in het convenant "behoud en versterking van de mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol" afspraken gemaakt tussen Schiphol Group en het Rijk over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol. In dit advies is de vraag naar capaciteit op Schiphol in 2020 ingeschat op 580.000 vliegtuigbewegingen. Het advies begrenst het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol tot 2020 op 510.000 vliegtuigbewegingen, met de focus op mainportgebonden verkeer. Voor de overige 70.000 vliegtuigbewegingen is bepaald dat hiervoor ruimte wordt gezocht op de regionale luchthavens, in het bijzonder Eindhoven en Lelystad. In oktober 2008 heeft het kabinet het advies van de Alderstafel Schiphol voor de middellange termijn (tot 2020) overgenomen.

De jaren daarop is de luchtvaartontwikkeling getemperd door de economische recessie, waarbij het aantal vliegtuigbewegingen per jaar met ruim tien procent is afgenomen. Nu de vraag naar luchtvaart snel uit het dal klimt, is het van belang dat de uitwerking van het selectiviteitsbeleid nu ook verder wordt ingevoerd.

De ene hoeksteen van het selectiviteitsbeleid is het scheppen van regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer met een omvang van totaal 70.000 vliegtuigbewegingen. De heer Alders heeft op verzoek van het kabinet regionale Tafels gevormd waarin met de regio's Eindhoven en Lelystad wordt gesproken over het uitbreiden van capaciteit van de luchthavens in deze regio's. In juni 2010 is een advies uitgebracht voor een gefaseerde uitbreiding van de luchthavencapaciteit van Eindhoven Airport met 25.000 extra vliegtuigbewegingen tot 2020. Dit advies is door het kabinet overgenomen. De Kamer heeft vervolgens begin dit jaar verzocht om een voortvarende uitvoering van het advies. Tevens is er om een plan van aanpak inclusief een tijdspad gevraagd. Ik heb u reeds geïnformeerd over de uitbreiding van de opdracht aan de

heer Alders om met het plan van aanpak te komen. Dit plan is nog niet besproken, omdat er tot op heden nog geen Alderstafel Eindhoven heeft plaats gevonden. Zoals eerder met u gedeeld, is de verwachting dat de heer Alders eind dit jaar een advies zal uitbrengen over Lelystad. Dit advies zal ik voorzien van een kabinetsreactie en doorgeleiden aan de Kamer. Met deze adviezen over Eindhoven en Lelystad wordt door het Rijk aan de belangrijkste randvoorwaarde voor het selectiviteitsbeleid invulling gegeven in overleg met zowel de luchtvaartpartijen als de regionale partijen.

De andere belangrijke hoeksteen is het door Schiphol Group vorm te geven stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol door verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling. Dit moet ertoe leiden dat het voor het niet-mainportgebonden verkeer aantrekkelijk wordt gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit, het zogenaamde 'selectiviteitsbeleid'. Schiphol Group is gevraagd inzicht te geven in de inzet en timing voor de selectieve ontwikkeling van de luchthaven Schiphol voor de komende vijf jaren.

Ter invulling hiervan heeft Schiphol Group de Alderstafel Schiphol van 1 juni j.l. geïnformeerd over een eerste uitwerking van de selectiviteitsmaatregelen. Daarbij heeft de luchthaven een matrix gepresenteerd, waarin de toepassing van het selectiviteitsbeleid is weergegeven langs twee principes:

- het herverdelen van *bestaand* verkeer, en
- het selectief toedelen van *nieuw* verkeer.

Bijgaand treft u deze matrix ter informatie aan.

Het gaat in deze matrix zowel om potentiële stimuleringsmaatregelen gericht op duurzame luchtvaart (zoals het ontmoedigen van lawaaiige vliegtuigen), als om selectiviteitsmaatregelen ten behoeve van het behoud van de mainport functie (zoals investeringen en marketing incentives). Deze matrix geeft een zeer brede set van instrumenten bij de invulling van het selectiviteitsbeleid.

De feitelijke toepassing van de maatregelen wordt geconditioneerd door de specifieke context waarin de uitwerking plaats vindt. De dynamiek van de luchtvaartmarkt vraagt om flexibiliteit van de marktpartijen bij de toepassing van instrumenten. Zowel de fluctuaties in de totale marktvraag, als de onderscheiden ontwikkeling van de diverse marktsegmenten vragen om een marktgedreven en op de situatie toegesneden aanpak. Het gaat er om dat in verschillende situaties de schaarse mainportcapaciteit 'meeademt'. Daarbij gaat het om de effectiviteit van de totale set aan instrumenten die van invloed zijn op de toedeling van schaarse luchthavencapaciteit. Hierbij zullen natuurlijk de wettelijke kaders (nationaal, Europees en internationaal) in acht worden genomen.

Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu samen met Schiphol Group het selectiviteitscriterium nader uitgewerkt. Deze bevat een aantal elementen:

- Criteria om te beoordelen of de maatregel *operationeel uitvoerbaar* is. Dit betreft aspecten, zoals de beschikbaarheid van capaciteit, inpasbaarheid in

het luchtruim, afhandeling van het verkeer (landzijdig en luchtzijdig), en de financiële haalbaarheid van de maatregel.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

- Een analyse om de *juridische uitvoerbaarheid* van de maatregel te beoordelen. Hiermee wordt gezien of de maatregel passend is binnen de gestelde juridische kaders en binnen de afspraken van het convenant "behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit".
- Een analyse van de *effectiviteit* van de maatregel. De potentiële maatregel moet doelmatig zijn in het kader van het selectiviteitsbeleid. En derhalve bijdragen aan de doelstelling om mainportgebonden verkeer te stimuleren op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer te faciliteren op de regionale luchthavens om de schaarse capaciteit op Schiphol optimaal te benutten. Dit wordt bepaald aan de hand van de effecten van de maatregel op de samenstelling van het verkeer op de verschillende luchthavens en op het netwerk van verbindingen vanaf Schiphol (inclusief retaliatie van derde landen).
- Tenslotte moet het duidelijk zijn of nog bepaalde condities gelden per maatregel.

Aan de Alderstafel van 1 juni j.l. is de invulling van het selectiviteitsbeleid gepresenteerd en besproken als uitwerking van de in het Aldersakkoord overeengekomen selectieve mainportontwikkeling. De Alderstafel heeft met instemming gereageerd op dit voorstel. De vervolgstappen ten behoeve van concrete implementatie verlopen vanzelfsprekend via de Alderstafel.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,



Bijlage: Matrix selectiviteitsmaatregelen

Toelichting

Bijgaand treft u de matrix aan die door Schiphol Group gepresenteerd is aan de Alderstafel van 1 juni j.l. In de matrix treft u een overzicht van het scala aan selectiviteitsmaatregelen. De toepassing van de instrumenten is weergegeven langs de twee principes van 1) het herverdelen van bestaand verkeer en 2) het selectief toedelen van nieuw verkeer. Specifiek voor mainportgebonden verkeer en voor niet-mainportgebonden verkeer in beide situaties.

De kolommen in de matrix betreffen de diverse type instrumenten die mogelijk toegepast kunnen worden. De focus ligt daarbij voornamelijk op voorwaarden scheppend beleid vanwege de in de Luchtvaartnota gemaakte keus om regulering via de markt te laten plaats vinden. Het gaat hier om de volgende elementen:

- *Slotallocatie:* In de matrix zijn onder slotallocatie instrumenten opgenomen die zoveel mogelijk kunnen bijdragen aan het accommoderen van verkeer ten behoeve van het behoud en de versterking van de mainport functie. Het gaat hier om bijvoorbeeld potentiële lokale beperkingen die gesteld kunnen worden aan de slottoewijzing, die bijdragen aan een betere selectieve benutting van de (piek)capaciteit op Schiphol.
- *Nachtcapaciteit:* In het kader van het Aldersadvies Schiphol wordt de nachtcapaciteit op Schiphol teruggebracht tot 32.000 vliegtuigbewegingen. Vanzelfsprekend is het de bedoeling om binnen deze nachtcapaciteit het gewenste verkeer te accommoderen. Zowel ten aanzien van geluid producerend verkeer, als ten aanzien van het verkeer dat bijdraagt aan de kwaliteit van de mainport.
- *Piekuurcapaciteit:* Uitgangspunt is hierbij dat de piekuurcapaciteit wordt vastgesteld in lijn met de behoefte vanuit het mainportgebonden verkeer op Schiphol. Verder is het van belang de ruimte in de pieken optimaal te benutten ten behoeve van het mainportgebonden verkeer.
- *Tarieven:* De exploitant van de luchthaven beschikt over de mogelijkheid om tarieven en voorwaarden vast te stellen (na consultatie). De tariefstelling kan bijdragen aan de juiste product-markt combinatie per luchthaven, in lijn met het stimuleren van mainportgebonden verkeer op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens.
- *Operationele restricties:* Schiphol zal conform de afspraken uit het convenant operationele restricties uitwerken die gericht zijn op het verruimen van de gewenste capaciteit. Door bijvoorbeeld lawaaiige toestellen zoveel mogelijk te weren via een verbod op het aanvangen van nieuwe operaties met lawaaiige toestellen en het verder uitbreiden van een start- en landingsverbod in de avond, nacht en vroege ochtend als ook het verplicht gebruik van P-RNAV voor naderingen in de nacht. Daarnaast wordt gedacht over het inzetten van een restrictie voor klein verkeer in de pieken. In de capaciteitdeclaratie voor het winterseizoen 2011-2012 zijn deze operationele restricties deels al aangekondigd.
- *Marketing en acquisitie:* Er wordt invulling gegeven aan een stelsel van samenwerkende luchthavens ten behoeve van het accommoderen van het gewenste verkeer op de verschillende luchthavens, zodanig dat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare luchthaveninfrastructuur in lijn met de afspraken gemaakt in het kader van het convenant selectiviteit.

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 23 juni 2011 14:48
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: kamerbrief selectiviteit
Bijlagen: Kamerbrief selectiviteitsbeleid luchthaven Schiphol.DOCX; Bijlage kamerbrief selectiviteitsbeleid Schiphol matrix.DOCX

Urgentie: Hoog

Hoi

Ik heb er nog een keer nagekeken en aanpassingen gemaakt, die hopelijk jouw opmerkingen nog verder tegemoet komen.

Hoor wederom graag reactie!

Groeten,

Var
Verzonden: donderdag 23 juni 2011 13:25
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: kamerbrief selectiviteit
Urgentie: Hoog

Ho

Hierbij een aangepaste versie van de brief en bijlage. Ik heb aan de brief toegevoegd dat het gaat om mogelijke maatregelen. Verder is het selectiviteitscriterium van belang voor de feitelijke toepassing. En er is ook letterlijk aan de kamer toegezegd om hierover te informeren. We moeten toch binnen een kader aan kunnen geven wat er straks geïmplementeerd wordt.

Hoor graag je reactie op deze versie.

Groeten,

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 23 juni 2011 12:34
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: kamerbrief selectiviteit

Bovenop het commentaar van zojuist heb ik nog het volgende:

De notie "hubgebonden" zou ik vervangen door 'mainportgebonden' verkeer. Is dan ook consistent met de rest van de brief (anders lijkt het erop dat KLM wordt voorgetrokken).
 Daarnaast zou ik toch het volgende tekstblok schrappen: teveel detail en voegt niets toe aan het voorgaande tekstblokje:

Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is samen met Schiphol Group het selectiviteitscriterium nader uitgewerkt. Deze bevat een aantal elementen:

- *Criteria om te beoordelen of de maatregel operationeel uitvoerbaar is. Dit betreft aspecten, zoals de beschikbaarheid van capaciteit, inpasbaarheid in het luchtruim, afhandeling van het verkeer (landzijdig en luchtzijdig), en de financiële haalbaarheid van de maatregel.*
- *Een analyse om de juridische uitvoerbaarheid van de maatregel te beoordelen. Hiermee wordt bezien of de maatregel passend is binnen de gestelde juridische kaders en binnen de afspraken van het convenant "behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit".*
- *Een analyse van de effectiviteit van de maatregel. De potentiële maatregel moet doelmatig zijn in het kader van het selectiviteitsbeleid. En derhalve bijdragen aan de doelstelling om hub- en mainportgebonden verkeer te stimuleren op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer te faciliteren op de regionale luchthavens om de schaarse capaciteit op Schiphol optimaal te benutten. Dit wordt bepaald aan de hand van de effecten van de maatregel op de samenstelling van het verkeer op de verschillende luchthavens en op het netwerk van verbindingen vanaf Schiphol (inclusief retaliatie van derde landen).*
- *Tenslotte moet het duidelijk zijn of nog bepaalde condities gelden per maatregel.*

Verder zou ik de notie toevoegen dat in weerwil van alle intenties en bedoelingen - de marges uiterst beperkt zijn en dat de markt leidend is. Het is belangrijk dat de Kamer dat signaal krijgt dat de Mainport niet maakbaar is en er op staart geselecteerd kan worden.

Tenslotte mis ik eigenlijk nog een opmerking dat de overheid zelf ook maatregelen kan/ zal treffen als dat nodig is (de slot Verordening geeft de overheid bijvoorbeeld ruimte om een local rule uit te vaardigen als partijen er onderling niet uitkomen).

Mijn opmerkingen over de toelichting: zie bijlage

Tenslotte, ik vind de brief veel details bevatten en veel 'maakbaarheid' uitstralen. Is het echt noodzakelijk om de brief nu te versturen, kan dat niet nog morgen?

Groet,

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 23 juni 2011 11:51
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: kamerbrief selectiviteit
Urgentie: Hoog

Dank [redacted] De punten deels overgenomen. Ik heb op verzoek van [redacted] ook nog een toelichting gemaakt voor de matrix, op basis van jullie notitie. Kun je hier nog snel een blik op werpen?? Ik stuur je de laatste versie ook op.

Groeten

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 23 juni 2011 11:33
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: kamerbrief selectiviteit

Lijkt mij zo een duidelijk verhaal. Zie bijgaand mijn (redactionele) suggesties/commentaar. Stuur je mij ook nog de definitieve versie?

Met vriendelijke groet,

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 23 juni 2011 09:36
Aan: [redacted]
Onderwerp: kamerbrief selectiviteit
Urgentie: Hoog

Hoi [redacted]

Hierbij de kamerbrief over het selectiviteitsbeleid. De matrix wordt als bijlage meegestuurd en maak nog een korte toelichting bij de matrix. Maar ik wil graag nu de brief met jullie afstemmen. Kun je hier zsm naar kijken, de deadline voor de brief naar de Stas is met de lunch.

Dank alvast!

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Directie Luchthavens, Programma Luchthavenontwikkeling & Milieu
Bezoekadres: Plesmanweg 1-6, Den Haag
Postadres: Postbus 20904, 2500 EX Den Haag
Mobiel: [redacted]
B.g.g.: [redacted]
Email: [redacted]

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

 **Please consider the environment before printing this e-mail**

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

 **Please consider the environment before printing this e-mail**

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 3444
F 070-456 3444

Ons kenmerk

IENM/BSK-2011/94898

Bijlage(n)

1

Datum

Betreft Selectiviteitsbeleid luchthaven Schiphol

Geachte voorzitter,

Tijdens de behandeling van de Luchtvaartnota op 7 februari j.l. heeft uw Kamer mij verzocht om voor de zomer van 2011 geïnformeerd te worden over het selectiviteitsbeleid. Met deze brief geef ik hieraan gevolg. Ik ga daarbij specifiek in op de selectieve toedeling van schaarse luchthavencapaciteit op basis van de verbondenheid van het verkeer met de mainportontwikkeling.

In 2008 zijn als onderdeel van het Aldersakkoord Schiphol 2008 in het convenant "behoud en versterking van de mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol" afspraken gemaakt tussen Schiphol Group en het Rijk over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol. In dit advies is de vraag naar capaciteit op Schiphol in 2020 ingeschat op 580.000 vliegtuigbewegingen. Het advies begrenst het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol tot 2020 op 510.000 vliegtuigbewegingen, met de focus op mainportgebonden verkeer. Voor de overige 70.000 vliegtuigbewegingen is bepaald dat hiervoor ruimte wordt gezocht op de regionale luchthavens, in het bijzonder Eindhoven en Lelystad. In oktober 2008 heeft het kabinet het advies van de Alderstafel Schiphol voor de middellange termijn (tot 2020) overgenomen en die is in 2009 door de Kamer omarmd.

Nu de vraag naar luchtvaart weer toeneemt, is het van belang dat het selectiviteitsbeleid nu ook verder wordt uitgewerkt en vervolgens geïmplementeerd. Dit is ook tijdens de behandeling van de Luchtvaartnota 7 februari j.l. door de Kamer ingebracht.

Het selectiviteitsbeleid bestaat uit twee belangrijke onderdelen. Het eerste betreft het scheppen van regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer met een omvang van totaal 70.000 vliegtuigbewegingen. De heer Alders heeft op verzoek van het kabinet regionale Tafels gevormd waarin met de regio's Eindhoven en Lelystad wordt gesproken over het uitbreiden van capaciteit van de luchthavens in deze regio's. In juni 2010 is een advies uitgebracht voor een gefaseerde uitbreiding van de luchthavencapaciteit van Eindhoven Airport met 25.000 extra vliegtuigbewegingen tot 2020. Dit advies is door het kabinet overgenomen. De Kamer heeft vervolgens begin dit jaar verzocht om een voortvarende uitvoering van het advies. Tevens is er om een plan van aanpak inclusief een tijdspad gevraagd. Ik heb u reeds

geïnformeerd over de uitbreiding van de opdracht aan de heer Alders om met het plan van aanpak te komen. Dit plan is nog niet besproken, omdat er tot op heden nog geen Alderstafel Eindhoven heeft plaats gevonden. Zoals eerder met u gedeeld, is de verwachting dat de heer Alders eind dit jaar een advies zal uitbrengen over Lelystad. Dit advies zal ik voorzien van een kabinetsreactie en doorgeleiden aan de Kamer. Met deze adviezen over Eindhoven en Lelystad wordt door het Rijk aan de belangrijkste randvoorwaarde voor het selectiviteitsbeleid invulling gegeven in overleg met zowel de luchtvaartpartijen als de regionale partijen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

Het andere belangrijke onderdeel is het door Schiphol Group vorm te geven stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol door dat verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling. Schiphol moet in principe binnen de wettelijke kaders verkeer kunnen toelaten op de luchthaven. Daarom moeten maatregelen genomen worden die ertoe leiden dat het voor het niet-mainportgebonden verkeer aantrekkelijk wordt gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit. Schiphol Group is gevraagd inzicht te geven in de inzet en timing van de maatregelen ten behoeve van de selectieve ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in relatie tot Eindhoven en Lelystad voor de komende vijf jaren.

Ter invulling hiervan heeft Schiphol Group de Alderstafel Schiphol van 1 juni j.l. geïnformeerd over een eerste uitwerking van de selectiviteitsmaatregelen. Daarbij heeft de luchthaven een matrix gepresenteerd, waarin de toepassing van het selectiviteitsbeleid is weergegeven langs twee principes:

- het herverdelen van *bestaand* verkeer, en
- het selectief toedelen van *nieuw* verkeer.

Bijgaand treft u deze matrix ter informatie aan.

Het gaat in deze matrix zowel om potentiële stimuleringsmaatregelen gericht op duurzame luchtvaart (zoals het ontmoedigen van lawaaiige vliegtuigen), als om selectiviteitsmaatregelen ten behoeve van het behoud van de mainport functie (zoals investeringen en marketing incentives). Deze matrix geeft een zeer brede set van instrumenten bij de invulling van het selectiviteitsbeleid.

De feitelijke toepassing van de maatregelen wordt geconditioneerd door de specifieke context waarin de uitwerking plaats vindt. De dynamiek van de luchtvaartmarkt vraagt om flexibiliteit van de marktpartijen bij de toepassing van instrumenten. Zowel de fluctuaties in de totale marktvraag, als de onderscheiden ontwikkeling van de diverse marktsegmenten vragen om een marktgedreven en op de situatie toegesneden aanpak. Het gaat er om dat in verschillende situaties de schaarse mainportcapaciteit 'meeademt'. Daarbij gaat het om de effectiviteit van de totale set aan instrumenten die van invloed zijn op de toedeling van schaarse luchthavencapaciteit. Hierbij zullen natuurlijk de wettelijke kaders (nationaal, Europees en internationaal) in acht worden genomen.

Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu samen met Schiphol Group het selectiviteitscriterium nader uitgewerkt. Deze bevat een aantal elementen:

- Criteria om te beoordelen of de maatregel *operationeel uitvoerbaar* is. Dit betreft aspecten, zoals de beschikbaarheid van capaciteit, inpasbaarheid in het luchtruim, afhandeling van het verkeer (landzijdig en luchtzijdig), en de financiële haalbaarheid van de maatregel.
- Een analyse om de *juridische uitvoerbaarheid* van de maatregel te beoordelen. Hiermee wordt gezien of de maatregel passend is binnen de gestelde juridische kaders en binnen de afspraken van het convenant "behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit".
- Een analyse van de *effectiviteit* van de maatregel. De potentiële maatregel moet doelmatig zijn in het kader van het selectiviteitsbeleid. En derhalve bijdragen aan de doelstelling om mainportgebonden verkeer te stimuleren op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer te faciliteren op de regionale luchthavens om de schaarse capaciteit op Schiphol optimaal te benutten. Dit wordt bepaald aan de hand van de effecten van de maatregel op de samenstelling van het verkeer op de verschillende luchthavens en op het netwerk van verbindingen vanaf Schiphol (inclusief retaliatie van derde landen).
- Tenslotte moet het duidelijk zijn of nog bepaalde condities gelden per maatregel.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

Aan de Alderstafel van 1 juni j.l. is een eerste invulling van het selectiviteitsbeleid gepresenteerd en besproken als uitwerking van de in het Aldersakkoord overeengekomen selectieve mainportontwikkeling. De Alderstafel heeft met instemming gereageerd op dit voorstel. De vervolgstappen ten behoeve van concrete implementatie verlopen vanzelfsprekend via de Alderstafel.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Bijlage: Matrix selectiviteitsmaatregelen

Toelichting

Bijgaand treft u de matrix aan die door Schiphol Group gepresenteerd is aan de Alderstafel van 1 juni j.l. In de matrix treft u een overzicht van het scala aan selectiviteitsmaatregelen. Deze maatregelen zijn verdeeld langs de twee in de brief beschreven principes, te weten 1) het herverdelen van bestaand verkeer en 2) het selectief toedelen van nieuw verkeer. Hierbij wordt steeds onderscheid gemaakt tussen mainportgebonden verkeer en niet-mainportgebonden verkeer.

De kolommen in de matrix betreffen diverse aspecten waarop mogelijk selectiviteitsmaatregelen toegepast kunnen worden. De focus ligt daarbij voornamelijk op voorwaarden scheppend beleid vanwege de in de Luchtvaartnota gemaakte keus om regulering via de markt te laten plaats vinden. De volgende aspecten worden onderscheiden:

- *Slotallocatie:* In de matrix zijn onder slotallocatie instrumenten opgenomen die zoveel mogelijk kunnen bijdragen aan het accommoderen van verkeer ten behoeve van het behoud en de versterking van de mainport functie. Het gaat hier om bijvoorbeeld potentiële lokale beperkingen die gesteld kunnen worden aan de slottoewijzing, die bijdragen aan een betere selectieve benutting van de (piek)capaciteit op Schiphol.
- *Nachtcapaciteit:* In het kader van het Aldersadvies Schiphol wordt de nachtcapaciteit op Schiphol teruggebracht tot 32.000 vliegtuigbewegingen. Vanzelfsprekend is het de bedoeling om binnen deze nachtcapaciteit het gewenste verkeer te accommoderen. Zowel ten aanzien van geluid producerend verkeer, als ten aanzien van het verkeer dat bijdraagt aan de kwaliteit van de mainport.
- *Piekuurcapaciteit:* Uitgangspunt is hierbij dat de piekuurcapaciteit wordt vastgesteld in lijn met de behoefte vanuit het mainportgebonden verkeer op Schiphol (hubfunctie). Verder is het van belang de ruimte in de pieken optimaal te benutten ten behoeve van het mainportgebonden verkeer.
- *Tarieven:* De exploitant van de luchthaven beschikt over de mogelijkheid om tarieven en voorwaarden vast te stellen (na consultatie). De tariefstelling kan bijdragen aan de juiste product-markt combinatie per luchthaven, in lijn met het stimuleren van mainportgebonden verkeer op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens.
- *Operationele restricties:* Schiphol zal conform de afspraken uit het convenant operationele restricties uitwerken die gericht zijn op het verruimen van de gewenste capaciteit. Door bijvoorbeeld lawaaiige toestellen zoveel mogelijk te weren via een verbod op het aanvangen van nieuwe operaties met lawaaiige toestellen en het verder uitbreiden van een start- en landingsverbod in de avond, nacht en vroege ochtend als ook het verplicht gebruik van P-RNAV voor naderingen in de nacht. Daarnaast wordt gedacht over het inzetten van een restrictie voor klein verkeer in de pieken. In de capaciteitdeclaratie voor het winterseizoen 2011-2012 zijn deze operationele restricties deels al aangekondigd.
- *Marketing en acquisitie:* Er wordt invulling gegeven aan een stelsel van samenwerkende luchthavens (cf. aankondiging in de Luchtvaartnota) ten behoeve van het accommoderen van het gewenste verkeer op de verschillende luchthavens, zodanig dat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare luchthaveninfrastructuur in lijn met de afspraken gemaakt in het kader van het convenant selectiviteit.

- *Faciliteiten:* Door middel van investeringen in de luchthavens in lijn met de behoeftes vanuit het stelsel van samenwerkende luchthavens kan er tevens optimaal gebruik worden gemaakt van de beschikbare luchthaveninfrastructuur.

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 24 juni 2011 12:32
Aan: DGLM
Onderwerp: Kamerbrief selectiviteitsbeleid luchthaven Schiphol (2)_comMV.DOCX
Bijlagen: Kamerbrief selectiviteitsbeleid luchthaven Schiphol (2)_comMV.DOCX.docx

Hoi [redacted] zie bijgaand onze laatste aanvullingen/tekst suggesties voor de brief. Wellicht komt er nog iets binnen maar hier heb je alvast het belangrijkste commentaar

Groet en succes,

[redacted]

 *Please consider the environment before printing this e-mail*

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070 
F 070 

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

Bijlage(n)
1

Datum
Betreft Selectiviteitsbeleid luchthaven Schiphol

Geachte voorzitter,

Tijdens de behandeling van de Luchtvaartnota op 7 februari j.l. heeft uw Kamer mij verzocht om voor de zomer van 2011 geïnformeerd te worden over het selectiviteitsbeleid. Met deze brief geef ik hieraan gevolg. Ik ga daarbij specifiek in op de selectieve toedeling van schaarse luchthavencapaciteit op basis van de verbondenheid van het verkeer met de mainportontwikkeling.

In 2008 zijn als onderdeel van het Aldersakkoord Schiphol 2008 in het convenant "behoud en versterking van de mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol" afspraken gemaakt tussen Schiphol Group en het Rijk over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol. In dit advies is de vraag naar capaciteit op Schiphol in 2020 ingeschat op 580.000 vliegtuigbewegingen. Het advies begrenst het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol tot 2020 op 510.000 vliegtuigbewegingen, met de focus op mainportgebonden verkeer. Voor de overige 70.000 vliegtuigbewegingen is bepaald dat hiervoor ruimte wordt gezocht op de regionale luchthavens, in het bijzonder Eindhoven en Lelystad. In oktober 2008 heeft het kabinet het advies van de Alderstafel Schiphol voor de middellange termijn (tot 2020) overgenomen en die is in 2009 door de Kamer omarmd.

Nu de vraag naar luchtvaart weer toeneemt, is het van belang dat het selectiviteitsbeleid nu ook verder wordt uitgewerkt en vervolgens geïmplementeerd. Dit is ook tijdens de behandeling van de Luchtvaartnota 7 februari j.l. door de Kamer ingebracht.

Het selectiviteitsbeleid bestaat uit twee belangrijke onderdelen. Het eerste betreft het scheppen van regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer met een omvang van totaal 70.000 vliegtuigbewegingen. De heer Alders heeft op verzoek van het kabinet regionale Tafels gevormd waarin met de regio's Eindhoven en Lelystad wordt gesproken over het uitbreiden van capaciteit van de luchthavens in deze regio's. In juni 2010 is een advies uitgebracht voor een gefaseerde uitbreiding van de luchthavencapaciteit van Eindhoven Airport met 25.000 extra vliegtuigbewegingen tot 2020. Dit advies is door het kabinet overgenomen. De Kamer heeft vervolgens begin dit jaar verzocht om een voortvarende uitvoering van het advies. Tevens is er om een plan van aanpak inclusief een tijdspad gevraagd. Ik heb u reeds

Gewijzigde veldcode

geïnformeerd over de uitbreiding van de opdracht aan de heer Alders om met het plan van aanpak te komen. Ik ben in afwachting van dit plan en zal deze na ontvangst aan uw Kamer doorgeleiden. Zoals eerder met u gedeeld, is de verwachting dat de heer Alders eind dit jaar een advies zal uitbrengen over Lelystad. Dit advies zal ik voorzien van een kabinetsreactie en toezenden aan de Kamer. Aan de hand van Met deze adviezen over Eindhoven en Lelystad wordt kan door het Rijk aan de invulling geven aan de in het convenant afgesproken uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit als belangrijkste randvoorwaarde voor het selectiviteitsbeleid invulling-gegeven in overleg met zowel de luchtvaartpartijen als de regionale partijen.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

Het andere belangrijke onderdeel is het door Schiphol Group vorm te geven stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol door verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling. Schiphol is in principe verplicht moet in principe binnen de wettelijke kaders luchtverkeer kunnen toe te laten op de luchthaven. Desalniettemin Daarom zal de luchthaven maatregelen treffen moeten maatregelen genomen worden die ertoe leiden dat het voor het niet-mainportgebonden verkeer aantrekkelijk wordt gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit. Schiphol Group is gevraagd inzicht te geven in de inzet en timing van de maatregelen ten behoeve van de selectieve ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in relatie tot Eindhoven en Lelystad voor de komende vijf jaren.

Ter invulling hiervan heeft Schiphol Group de Alderstafel Schiphol van 1 juni j.l. geïnformeerd over een eerste uitwerking van de selectiviteitsmaatregelen. Daarbij heeft de luchthaven een matrix gepresenteerd, waarin de toepassing van het selectiviteitsbeleid is weergegeven langs twee principes:

- het herverdelen van *bestaand* verkeer, en
- het selectief toedelen van *nieuw* verkeer.

De meeste effectiviteit is te verwachten van de maatregelen voor het selectief toedelen van nieuw verkeer. Bijgaand treft u de matrix ter informatie aan.

Het gaat in deze matrix zowel om potentiële maatregelen gericht op duurzame luchtvaart (zoals het ontmoedigen van lawaaiige vliegtuigen), als om selectiviteitsmaatregelen ten behoeve van het behoud van de mainport functie (zoals investeringen en marketing incentives). Deze matrix geeft een zeer brede set van instrumenten bij de invulling van het selectiviteitsbeleid.

De feitelijke toepassing van de maatregelen wordt geconditioneerd door de specifieke context waarin de uitwerking plaats vindt. De dynamiek van de luchtvaartmarkt vraagt om flexibiliteit van de marktpartijen bij de toepassing van instrumenten. Zowel de fluctuaties in de totale marktvraag, als de onderscheiden ontwikkeling van de diverse marktsegmenten vragen om een marktgedreven en op de situatie toegesneden aanpak. Het gaat er om dat in verschillende situaties de schaarse mainportcapaciteit 'meeademt' met de vraag naar verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling. Daarbij gaat het om de effectiviteit van de totale set aan instrumenten die van invloed zijn op de toedeling van schaarse luchthavencapaciteit. Hierbij zullen natuurlijk de wettelijke kaders (nationaal, Europees en internationaal) in acht worden genomen.

Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu samen met Schiphol Group het selectiviteitscriterium nader uitgewerkt.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

Deze uitwerking omvat een beoordeling en verdere concretisering van de geïnventarieerde maatregelen aan de hand van een aantal criteria. De beoordeling en verdere concretisering zullen per maatregel worden uitgevoerd worden in de vervolgstappen die nodig zijn voor implementatie. De hierbij te hanteren criteria zijn de volgende:

- Criteria om te beoordelen of de maatregel *operationeel uitvoerbaar* is. Dit betreft aspecten, zoals de beschikbaarheid van capaciteit, inpasbaarheid in het luchtruim, afhandeling van het verkeer (landzijdig en luchtzijdig), en de financiële haalbaarheid van de maatregel.
- Een analyse om de *juridische uitvoerbaarheid* van de maatregel te beoordelen. Hiermee wordt bezien of de maatregel passend is binnen de gestelde juridische kaders en binnen de afspraken van het convenant "behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit".
- Een analyse van de *effectiviteit* van de maatregel. De potentiële maatregel moet doelmatig zijn in het kader van het selectiviteitsbeleid. En derhalve bijdragen aan de doelstelling om mainportgebonden verkeer te stimuleren op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer te faciliteren op de regionale luchthavens om de schaarse capaciteit op Schiphol optimaal te benutten. Dit wordt bepaald aan de hand van de effecten van de maatregel op de samenstelling van het verkeer op de verschillende luchthavens en op het netwerk van verbindingen vanaf Schiphol (inclusief retaliatie van derde landen).
- Tenslotte moet het duidelijk zijn of nog bepaalde condities gelden die specifiek gerelateerd zijn aan een maatregel.

Aan de Alderstafel van 1 juni j.l. is een eerste invulling van het selectiviteitsbeleid gepresenteerd en besproken als uitwerking van de in het Aldersakkoord overeengekomen selectieve mainportontwikkeling. De Alderstafel heeft met instemming gereageerd op dit voorstel. De vervolgstappen ten behoeve van concrete implementatie verlopen vanzelfsprekend via de Alderstafel.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Van: [REDACTED]
Verzonden: zaterdag 25 juni 2011 9:20
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: kamerbrief
Bijlagen: Kamerbrief selectiviteitsbeleid luchthaven Schiphol.DOCX; Bijlage kamerbrief selectiviteitsbeleid Schiphol matrix.DOCX

Hoi [REDACTED]

Gisteren heb ik aan het eind van de dag nog een paar typo's en lay-out foutjes uit de brief en bijlage gehaald met het secretariaat. Dit is nu de brief die naar de DG is. Hij kan natuurlijk nog altijd aangepast worden n.a.v. opmerkingen van hem of volgende week van de Stas. Maar ik houd je op de hoogte van de laatste versie en welke aanpassingen eventueel gemaakt worden.

Fijn weekend en ik ben er dus nog volgende week, omdat ik een weekje later op vakantie ga.

Groeten,
[REDACTED]

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 1111
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

Bijlage(n)
1

Datum
Betreft Selectiviteitsbeleid luchthaven Schiphol

Geachte voorzitter,

Tijdens de behandeling van de Luchtvaartnota op 7 februari jl. heeft uw Kamer mij verzocht om voor de zomer van 2011 geïnformeerd te worden over het selectiviteitsbeleid. Met deze brief geef ik hieraan gevolg. Ik ga daarbij specifiek in op de selectieve toedeling van schaarse luchthavencapaciteit op basis van de verbondenheid van het verkeer met de mainportontwikkeling.

In 2008 zijn als onderdeel van het Aldersakkoord Schiphol 2008 in het convenant "behoud en versterking van de mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol" afspraken gemaakt tussen Schiphol Group en het Rijk over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol. In dit advies is de vraag naar capaciteit op Schiphol in 2020 ingeschat op 580.000 vliegtuigbewegingen. Het advies begrenst het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol tot 2020 op 510.000 vliegtuigbewegingen, met de focus op mainportgebonden verkeer. Voor de overige 70.000 vliegtuigbewegingen is bepaald dat hiervoor ruimte wordt gezocht op de regionale luchthavens, in het bijzonder Eindhoven en Lelystad. In oktober 2008 heeft het kabinet het advies van de Alderstafel Schiphol voor de middellange termijn (tot 2020) overgenomen en die is in 2009 door de Kamer omarmd.

Nu de vraag naar luchtvaart weer toeneemt, is het van belang dat het selectiviteitsbeleid nu ook verder wordt uitgewerkt en vervolgens geïmplementeerd. Dit is ook tijdens de behandeling van de Luchtvaartnota 7 februari jl. door de Kamer ingebracht.

Het selectiviteitsbeleid bestaat uit twee belangrijke onderdelen. Het eerste betreft het scheppen van regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer met een omvang van totaal 70.000 vliegtuigbewegingen. De heer Alders heeft op verzoek van het kabinet regionale Tafels gevormd waarin met de regio's Eindhoven en Lelystad wordt gesproken over het uitbreiden van capaciteit van de luchthavens in deze regio's. In juni 2010 is een advies uitgebracht voor een gefaseerde uitbreiding van de luchthavencapaciteit van Eindhoven Airport met 25.000 extra vliegtuigbewegingen tot 2020. Dit advies is door het kabinet overgenomen. De Kamer heeft vervolgens begin dit jaar verzocht om een voortvarende uitvoering van het advies.

Zoals eerder met u gedeeld, is de verwachting dat de heer Alders eind dit jaar een advies zal uitbrengen over Lelystad. Dit advies zal ik voorzien van een kabinetsreactie en toezenden aan de Kamer.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

Aan de hand van de adviezen over Eindhoven en Lelystad wordt invulling gegeven aan de in het convenant afgesproken uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit als belangrijke randvoorwaarde voor het selectiviteitsbeleid in overleg met zowel de luchtvaartpartijen als de regionale partijen.

Het andere belangrijke onderdeel is het door Schiphol Group vorm te geven stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol door verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling. Schiphol is in principe verplicht binnen de wettelijke kaders luchtverkeer toe te laten op de luchthaven. Desalniettemin zal de luchthaven maatregelen treffen die ertoe leiden dat het voor het niet-mainportgebonden verkeer aantrekkelijk wordt gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit en voor het mainportgebonden verkeer op Schiphol. Schiphol Group is gevraagd inzicht te geven in de inzet en timing van de maatregelen ten behoeve van de selectieve ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in relatie tot Eindhoven en Lelystad voor de komende vijf jaren.

Ter invulling hiervan heeft Schiphol Group de Alderstafel Schiphol van 1 juni jl. geïnformeerd over een eerste uitwerking van de selectiviteitsmaatregelen. Daarbij heeft de luchthaven een matrix gepresenteerd, waarin de toepassing van het selectiviteitsbeleid is weergegeven langs twee principes:

- het herverdelen van *bestaand* verkeer, en
- het selectief toedelen van *nieuw* verkeer.

De meeste effectiviteit is te verwachten van de maatregelen voor het selectief toedelen van nieuw verkeer. Bijgaand treft u de matrix ter informatie aan.

Het gaat in deze matrix zowel om potentiële maatregelen gericht op duurzame luchtvaart (zoals het ontmoedigen van lawaaiige vliegtuigen), als om selectiviteitsmaatregelen ten behoeve van het behoud van de mainport functie (zoals investeringen en marketing incentives). Deze matrix geeft een zeer brede set van instrumenten bij de invulling van het selectiviteitsbeleid.

De feitelijke toepassing van de maatregelen wordt geconditioneerd door de specifieke context waarin de uitwerking plaats vindt. De dynamiek van de luchtvaartmarkt vraagt om flexibiliteit van de marktpartijen bij de toepassing van instrumenten. Zowel de fluctuaties in de totale marktvraag, als de onderscheiden ontwikkeling van de diverse marktsegmenten vragen om een marktgedreven en op de situatie toegesneden aanpak. Het gaat er om dat in verschillende situaties de schaarse mainportcapaciteit 'meeademt' met de vraag naar verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling. Daarbij gaat het om de effectiviteit van de totale set aan instrumenten die van invloed zijn op de toedeling van schaarse luchthavencapaciteit. Hierbij zullen natuurlijk de wettelijke kaders (nationaal, Europees en internationaal) in acht worden genomen.

Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu samen

met Schiphol Group het selectiviteitscriterium nader uitgewerkt.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Deze uitwerking omvat een beoordeling en verdere concretisering van de geïnventariseerde maatregelen aan de hand van een aantal criteria. De beoordeling en verdere concretisering zullen per maatregel uitgevoerd worden in de vervolgstappen die nodig zijn voor implementatie. De hierbij te hanteren criteria zijn de volgende:

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

- Criteria om te beoordelen of de maatregel *operationeel uitvoerbaar* is. Dit betreft aspecten, zoals de beschikbaarheid van capaciteit, inpasbaarheid in het luchtruim, afhandeling van het verkeer (landzijdig en luchtzijdig), en de financiële haalbaarheid van de maatregel.
- Een analyse om de *juridische uitvoerbaarheid* van de maatregel te beoordelen. Hiermee wordt bezien of de maatregel passend is binnen de gestelde juridische kaders en binnen de afspraken van het convenant "behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit".
- Een analyse van de *effectiviteit* van de maatregel. De potentiële maatregel moet doelmatig zijn in het kader van het selectiviteitsbeleid. En derhalve bijdragen aan de doelstelling om mainportgebonden verkeer te stimuleren op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer te faciliteren op de regionale luchthavens om de schaarse capaciteit op Schiphol optimaal te benutten. Dit wordt bepaald aan de hand van de effecten van de maatregel op de samenstelling van het verkeer op de verschillende luchthavens en op het netwerk van verbindingen vanaf Schiphol (inclusief retaliatie van derde landen).
- Tenslotte moet het duidelijk zijn of nog bepaalde condities gelden die specifiek gerelateerd zijn aan een maatregel.

Aan de Alderstafel van 1 juni jl. is een eerste invulling van het selectiviteitsbeleid gepresenteerd en besproken als uitwerking van de in het Aldersakkoord overeengekomen selectieve mainportontwikkeling. De Alderstafel heeft met instemming gereageerd op dit voorstel. De vervolgstappen ten behoeve van concrete implementatie verlopen vanzelfsprekend via de Alderstafel.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,



Bijlage: Matrix selectiviteitsmaatregelen

Toelichting

Bijgaand treft u de matrix aan die door Schiphol Group gepresenteerd is aan de Alderstafel van 1 juni jl. In de matrix treft u een overzicht van het scala aan selectiviteitsmaatregelen. Deze maatregelen zijn verdeeld langs de twee in de brief beschreven principes, te weten 1) het herverdelen van bestaand verkeer en 2) het selectief toedelen van nieuw verkeer. Hierbij wordt steeds onderscheid gemaakt tussen mainportgebonden verkeer en niet-mainportgebonden verkeer.

De kolommen in de matrix betreffen diverse aspecten waarop mogelijk selectiviteitsmaatregelen toegepast kunnen worden. De focus ligt daarbij voornamelijk op voorwaarden scheppend beleid vanwege de in de Luchtvaartnota gemaakte keus om regulering via de markt te laten plaats vinden. De volgende aspecten worden onderscheiden:

- *Slotallocatie:* In de matrix zijn onder slotallocatie zowel bestaande, als mogelijke instrumenten opgenomen die bijdragen aan het accommoderen van luchtverkeer binnen de beschikbare capaciteit. Het gaat hier om bijvoorbeeld potentiële lokale beperkingen die gesteld kunnen worden aan de slottoewijzing, die bijdragen aan een betere selectieve benutting van de (piek)capaciteit op Schiphol.
- *Nachtcapaciteit:* In het kader van het Aldersadvies Schiphol wordt de nachtcapaciteit op Schiphol teruggebracht tot 32.000 vliegtuigbewegingen. Vanzelfsprekend is het de bedoeling om binnen deze nachtcapaciteit dat verkeer te prioriteren dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling, zowel op basis van geluidskenmerken, als op basis van mainportgebondenheid.
- *Piekuurcapaciteit:* Uitgangspunt is hierbij dat de piekuurcapaciteit wordt vastgesteld in lijn met de behoefte vanuit het mainportgebonden verkeer op Schiphol (hubfunctie). Verder is het van belang de ruimte in de pieken optimaal te benutten ten behoeve van het mainportgebonden verkeer.
- *Tarieven:* De exploitant van de luchthaven beschikt over de mogelijkheid om tarieven en voorwaarden vast te stellen (na consultatie). De tariefstelling kan bijdragen aan de juiste product-markt combinatie per luchthaven, in lijn met het stimuleren van mainportgebonden verkeer op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens.
- *Operationele restricties:* Schiphol zal conform de afspraken uit het convenant operationele restricties uitwerken die gericht zijn op het verruimen van de gewenste capaciteit. Door bijvoorbeeld lawaaiige toestellen zoveel mogelijk te weren via een verbod op het aanvangen van nieuwe operaties met lawaaiige toestellen en het verder uitbreiden van een start- en landingsverbod in de avond, nacht en vroege ochtend als ook het verplicht gebruik van P-RNAV voor naderingen in de nacht. Daarnaast wordt gedacht over het inzetten van een restrictie voor klein verkeer in de pieken. In de capaciteitdeclaratie voor het winterseizoen 2011-2012 zijn deze operationele restricties deels al aangekondigd.
- *Marketing en acquisitie:* Er wordt invulling gegeven aan een stelsel van samenwerkende luchthavens (cf. aankondiging in de Luchtvaartnota) ten behoeve van het accommoderen van het gewenste verkeer op de verschillende luchthavens, zodanig dat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare luchthaveninfrastructuur in lijn met de afspraken gemaakt in het kader van het convenant selectiviteit.

- *Faciliteiten:* Er wordt in het stelsel van samenwerkende luchthavens rekening gehouden met de specifieke eisen die het mainportgebonden verkeer, respectievelijk niet-mainportgebonden verkeer, stelt aan de faciliteiten op een luchthaven.

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 2111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

Bijlage(n)
2

Datum 29 juni 2011
Betreft Selectiviteitsbeleid luchthaven Schiphol

Geachte voorzitter,

Tijdens de behandeling van de Luchtvaartnota op 7 februari jl. heeft uw Kamer mij verzocht om voor de zomer van 2011 geïnformeerd te worden over het selectiviteitsbeleid. Met deze brief geef ik hieraan gevolg. Ik ga daarbij specifiek in op de selectieve toedeling van schaarse luchthavencapaciteit op basis van de verbondenheid van het verkeer met de mainportontwikkeling.

In 2008 zijn als onderdeel van het Aldersakkoord Schiphol 2008 in het convenant "behoud en versterking van de mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol" afspraken gemaakt tussen Schiphol Group en het Rijk over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol. In dit advies is de vraag naar capaciteit op Schiphol in 2020 ingeschat op 580.000 vliegtuigbewegingen. Het advies begrenst het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol tot 2020 op 510.000 vliegtuigbewegingen, met de focus op mainportgebonden verkeer. Voor de overige 70.000 vliegtuigbewegingen is bepaald dat hiervoor ruimte wordt gezocht op de regionale luchthavens, in het bijzonder Eindhoven en Lelystad. In oktober 2008 heeft het kabinet het advies van de Alderstafel Schiphol voor de middellange termijn (tot 2020) overgenomen en dat is in 2009 door de Kamer omarmd.

Nu de vraag naar luchtvaart weer toeneemt, is het van belang dat het selectiviteitsbeleid nu ook verder wordt uitgewerkt en vervolgens geïmplementeerd. Dit is ook tijdens de behandeling van de Luchtvaartnota 7 februari jl. door de Kamer ingebracht.

Het selectiviteitsbeleid bestaat uit twee belangrijke onderdelen. Het eerste betreft het scheppen van regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer met een omvang van totaal 70.000 vliegtuigbewegingen. De heer Alders heeft op verzoek van het kabinet regionale Tafels gevormd waarin met de regio's Eindhoven en Lelystad wordt gesproken over het uitbreiden van capaciteit van de luchthavens in deze regio's. In juni 2010 is een advies uitgebracht voor een gefaseerde uitbreiding van de luchthavencapaciteit van Eindhoven Airport met 25.000 extra vliegtuigbewegingen tot 2020. Dit advies is door het kabinet overgenomen. De Kamer heeft vervolgens begin dit jaar verzocht om een voortvarende uitvoering van het advies.

Zoals eerder met u gedeeld, is de verwachting dat de heer Alders eind dit jaar een advies zal uitbrengen over Lelystad. Dit advies zal ik voorzien van een kabinetsreactie en toezenden aan de Kamer.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

Aan de hand van de adviezen over Eindhoven en Lelystad wordt invulling gegeven aan de in het convenant afgesproken uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit als belangrijke randvoorwaarde voor het selectiviteitsbeleid in overleg met zowel de luchtvaartpartijen als de regionale partijen.

Het andere belangrijke onderdeel is het door Schiphol Group vorm te geven stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol door verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling. Schiphol is in principe verplicht binnen de wettelijke kaders luchtverkeer toe te laten op de luchthaven. Desalniettemin zal de luchthaven maatregelen treffen die ertoe leiden dat het voor het niet-mainportgebonden verkeer aantrekkelijk wordt gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit en voor het mainportgebonden verkeer op Schiphol. Schiphol Group is gevraagd inzicht te geven in de inzet en timing van de maatregelen ten behoeve van de selectieve ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in relatie tot Eindhoven en Lelystad voor de komende vijf jaren.

Ter invulling hiervan heeft Schiphol Group de Alderstafel Schiphol van 1 juni jl. geïnformeerd over een eerste uitwerking van de selectiviteitsmaatregelen. Daarbij heeft de luchthaven een matrix gepresenteerd, waarin de toepassing van het selectiviteitsbeleid is weergegeven langs twee principes:

- het herverdelen van *bestaand* verkeer, en
- het selectief toedelen van *nieuw* verkeer.

De meeste effectiviteit is te verwachten van de maatregelen voor het selectief toedelen van nieuw verkeer. Bijgaand treft u de matrix ter informatie aan.

Het gaat in deze matrix zowel om potentiële maatregelen gericht op duurzame luchtvaart (zoals het ontmoedigen van lawaaige vliegtuigen), als om selectiviteitsmaatregelen ten behoeve van het behoud van de mainport functie (zoals investeringen en marketing incentives). Deze matrix geeft een zeer brede set van instrumenten bij de invulling van het selectiviteitsbeleid.

De feitelijke toepassing van de maatregelen wordt geconditioneerd door de specifieke context waarin de uitwerking plaats vindt. De dynamiek van de luchtvaartmarkt vraagt om flexibiliteit van de marktpartijen bij de toepassing van instrumenten. Zowel de fluctuaties in de totale marktvaart, als de onderscheiden ontwikkeling van de diverse marktsegmenten vragen om een marktgedreven en op de situatie toegesneden aanpak. Het gaat er om dat in verschillende situaties de schaarse mainportcapaciteit 'meeademt' met de vraag naar verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling. Daarbij gaat het om de effectiviteit van de totale set aan instrumenten die van invloed zijn op de toedeling van schaarse luchthavencapaciteit. Hierbij zullen natuurlijk de wettelijke kaders (nationaal, Europees en internationaal) in acht worden genomen.

Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu samen

met Schiphol Group het selectiviteitscriterium nader uitgewerkt.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Deze uitwerking omvat een beoordeling en verdere concretisering van de geïnventariseerde maatregelen aan de hand van een aantal criteria. De beoordeling en verdere concretisering zullen per maatregel uitgevoerd worden in de vervolgstappen die nodig zijn voor implementatie. De hierbij te hanteren criteria zijn de volgende:

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

- Criteria om te beoordelen of de maatregel *operationeel uitvoerbaar* is. Dit betreft aspecten, zoals de beschikbaarheid van capaciteit, inpasbaarheid in het luchtruim, afhandeling van het verkeer (landzijdig en luchtzijdig), en de financiële haalbaarheid van de maatregel.
- Een analyse om de *juridische uitvoerbaarheid* van de maatregel te beoordelen. Hiermee wordt bezien of de maatregel passend is binnen de gestelde juridische kaders en binnen de afspraken van het convenant "behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit".
- Een analyse van de *effectiviteit* van de maatregel. De potentiële maatregel moet doelmatig zijn in het kader van het selectiviteitsbeleid. En derhalve bijdragen aan de doelstelling om mainportgebonden verkeer te stimuleren op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer te faciliteren op de regionale luchthavens om de schaarse capaciteit op Schiphol optimaal te benutten. Dit wordt bepaald aan de hand van de effecten van de maatregel op de samenstelling van het verkeer op de verschillende luchthavens en op het netwerk van verbindingen vanaf Schiphol (inclusief retaliatie van derde landen).
- Tenslotte moet het duidelijk zijn of nog bepaalde condities gelden die specifiek gerelateerd zijn aan een maatregel.

Aan de Alderstafel van 1 juni jl. is een eerste invulling van het selectiviteitsbeleid gepresenteerd en besproken als uitwerking van de in het Aldersakkoord overeengekomen selectieve mainportontwikkeling. De Alderstafel heeft met instemming gereageerd op dit voorstel. De vervolgstappen ten behoeve van concrete implementatie verlopen vanzelfsprekend via de Alderstafel.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

J:1:1

Bijlage 1: Matrix selectiviteitsmaatregelen

Overzicht instrumenten		Slotallocatie	Nachtcapaciteit	Piekuurcapaciteit	Tarieven	Operationele restricties	Marketing en acquisitie	Faciliteiten
Herverdeling bestaand verkeer	Mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Slots behouden • Slots ruilen, leasen • Slotabuse systeem en sancties handhaven • Secondary slottrading 	• Slots behouden	<ul style="list-style-type: none"> • Piekuurcapaciteit pas verhogen wanneer daar behoefte naar is vanuit de hub-operatie • Aanpassingen in de dienstregelingen van het hub-netwerk 	<ul style="list-style-type: none"> • Stelsel van samenwerkende luchthavens: Tarief coördinatie zodanig dat de juiste product-markt combinatie ontstaat per luchthaven, in lijn met het stimuleren van mainportgebonden verkeer op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens 		<ul style="list-style-type: none"> • Coördinatieteam van de verschillende luchthavens onder regie van Schiphol om invulling te geven aan het Airline Marketing beleid en Airline Incentive beleid, in lijn met het stimuleren van mainportgebonden verkeer op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens 	<ul style="list-style-type: none"> • Infra aanpassingen/ investeringen in lijn met de behoeftes vanuit het stelsel van samenwerkende luchthavens • Service differentiëren per luchthaven
	Niet-mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Slotabuse systeem en sancties handhaven 	<ul style="list-style-type: none"> • Vrijgekomen nachtslots op Schiphol alloceren aan mainportgebonden verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • Secondary slottrading • Aanpassingen in de dienstregelingen van niet-mainportgebonden verkeer stimuleren om buiten de pieken te opereren 		<ul style="list-style-type: none"> • Aanpassing/ aanscherping operationele restricties op Schiphol voor lawaaige toestellen • P-RNAV verplichten onder bepaalde omstandigheden • Operationele restrictie voor klein verkeer in de pieken 		
		Vanaf heden en bij schaarste	Vanaf heden	Vanaf heden				
		Vanaf heden	Start zodra er voldoende regionale capaciteit is gerealiseerd	Bij schaarste	Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd	2011-2012	Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd	In 2011-2012 uitwerken in gebruiksprognose AAS 2012-2016
Selectieve toedeling nieuw verkeer	Mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Slots met voorrang uitgeven d.m.v. priority rules en local guidelines 	<ul style="list-style-type: none"> • Vrijgekomen nachtslots van niet-mainportgebonden verkeer op Schiphol alloceren aan mainportgebonden verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • Piekuurcapaciteit pas verhogen wanneer daar behoefte naar is vanuit de hub-operatie • Off-peak programma evalueren en bezien in nieuw mainportgerelateerd Airline Reward Programma conform prioritering netwerkvisie • Afspraken over CDA's en in de capaciteitsdeclaratie opnemen 	<ul style="list-style-type: none"> • Stelsel van samenwerkende luchthavens: Tarief coördinatie zodanig dat de juiste product-markt combinatie ontstaat per luchthaven, in lijn met het stimuleren van mainportgebonden verkeer op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens • Tarieven differentiëren 		<ul style="list-style-type: none"> • Coördinatieteam van de verschillende luchthavens onder regie van Schiphol om invulling te geven aan het Airline Marketing beleid en Airline Incentive beleid, in lijn met het stimuleren van mainportgebonden verkeer op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens 	<ul style="list-style-type: none"> • Infra aanpassingen/ investeringen in lijn met de behoeftes vanuit het stelsel van samenwerkende luchthavens • Service differentiëren per luchthaven
	Niet-mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • D.m.v. priority rules en local guidelines ontmoedigen 	Vanaf heden	Vanaf heden		<ul style="list-style-type: none"> • Aanpassing/ aanscherping operationele restricties op Schiphol voor lawaaige toestellen • P-RNAV verplichten onder bepaalde omstandigheden • Operationele restrictie voor klein verkeer in de pieken 		
		Vanaf heden	Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd	Start zodra er voldoende regionale capaciteit is gerealiseerd	Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd	2011-2012	Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd	In 2011-2012 uitwerken in gebruiksprognose AAS 2012-2016
Algemeen		<ul style="list-style-type: none"> • Slotcoördinatie • 80/20 regel hanteren voor historische slotrechten 	<ul style="list-style-type: none"> • Beperking in de nacht handhaven (32.000 vliegtuigbewegingen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Operationeel concept 		<ul style="list-style-type: none"> • Preferential runway use • Operationeel concept 		<ul style="list-style-type: none"> • Masterplan Schiphol

Bijlage 2: Toelichting op de matrix selectiviteitsmaatregelen

In bijlage 1 treft u de matrix aan die door Schiphol Group gepresenteerd is aan de Alderstafel van 1 juni jl. In de matrix treft u een overzicht van het scala aan selectiviteitsmaatregelen. Deze maatregelen zijn verdeeld langs de twee in de brief beschreven principes, te weten 1) het herverdelen van bestaand verkeer en 2) het selectief toedelen van nieuw verkeer. Hierbij wordt steeds onderscheid gemaakt tussen mainportgebonden verkeer en niet-mainportgebonden verkeer.

De kolommen in de matrix betreffen diverse aspecten waarop mogelijk selectiviteitsmaatregelen toegepast kunnen worden. De focus ligt daarbij voornamelijk op voorwaarden scheppend beleid vanwege de in de Luchtvaartnota gemaakte keus om regulering via de markt te laten plaats vinden. De volgende aspecten worden onderscheiden:

- *Slotallocatie:* In de matrix zijn onder slotallocatie zowel bestaande, als mogelijke instrumenten opgenomen die bijdragen aan het accommoderen van luchtverkeer binnen de beschikbare capaciteit. Het gaat hier om bijvoorbeeld potentiële lokale beperkingen die gesteld kunnen worden aan de slottoewijzing, die bijdragen aan een betere selectieve benutting van de (piek)capaciteit op Schiphol.
- *Nachtcapaciteit:* In het kader van het Aldersadvies Schiphol wordt de nachtcapaciteit op Schiphol teruggebracht tot 32.000 vliegtuigbewegingen. Vanzelfsprekend is het de bedoeling om binnen deze nachtcapaciteit dat verkeer te prioriteren dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling, zowel op basis van geluidskenmerken, als op basis van mainportgebondenheid.
- *Piekuurcapaciteit:* Uitgangspunt is hierbij dat de piekuurcapaciteit wordt vastgesteld in lijn met de behoefte vanuit het mainportgebonden verkeer op Schiphol (hubfunctie). Verder is het van belang de ruimte in de pieken optimaal te benutten ten behoeve van het mainportgebonden verkeer.
- *Tarieven:* De exploitant van de luchthaven beschikt over de mogelijkheid om tarieven en voorwaarden vast te stellen (na consultatie). De tariefstelling kan bijdragen aan de juiste product-markt combinatie per luchthaven, in lijn met het stimuleren van mainportgebonden verkeer op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens.
- *Operationele restricties:* Schiphol zal conform de afspraken uit het convenant operationele restricties uitwerken die gericht zijn op het verruimen van de gewenste capaciteit. Door bijvoorbeeld lawaaiige toestellen zoveel mogelijk te weren via een verbod op het aanvangen van nieuwe operaties met lawaaiige toestellen en het verder uitbreiden van een start- en landingsverbod in de avond, nacht en vroege ochtend als ook het verplicht gebruik van P-RNAV voor naderingen in de nacht. Daarnaast wordt gedacht over het inzetten van een restrictie voor klein verkeer in de pieken. In de capaciteitdeclaratie voor het winterseizoen 2011-2012 zijn deze operationele restricties deels al aangekondigd.
- *Marketing en acquisitie:* Er wordt invulling gegeven aan een stelsel van samenwerkende luchthavens (cf. aankondiging in de Luchtvaartnota) ten behoeve van het accommoderen van het gewenste verkeer op de verschillende luchthavens, zodanig dat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare luchthaveninfrastructuur in lijn met de afspraken gemaakt in het kader van het convenant selectiviteit.
- *Faciliteiten:* Er wordt in het stelsel van samenwerkende luchthavens rekening gehouden met de specifieke eisen die het mainportgebonden verkeer, respectievelijk niet-mainportgebonden verkeer, stelt aan de faciliteiten op een luchthaven.

2

.



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Schiphol Group
President & CEO
de heer
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**

Luchtvaart
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon

*DGB - Afdeling
Luchthavenontwikkeling en
Milieu*

T
M
F

Ons kenmerk

IENM/BSK-2012/140056

Bijlage(n)

4

Datum 16 juli 2012
Betreft Selectiviteit

Beste

In het Strategisch Overleg Alders en het overleg met de staatssecretaris dat begin dit jaar heeft plaatsgevonden hebben we geconstateerd dat Schiphol en KLM verschillende beelden hadden over een aantal onderwerpen, waaronder het gevoerde selectiviteitsbeleid zoals vastgelegd in het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol' en de concrete uitwerking daarvan.

Naar aanleiding van deze constatering heeft hierover de afgelopen maanden frequent overleg plaatsgevonden in de stuurgroep Selectiviteit (Rutten, Elbers, Bien). In de stuurgroep is conform hetgeen in het convenant is afgesproken uitvoerig gesproken over de voortgang en uitvoering van de afspraken uit het convenant en de markt- en capaciteitsontwikkelingen.

Schiphol Group heeft in de stuurgroep Selectiviteit haar analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" gepresenteerd waarin een overzicht wordt gegeven van de groei in het aantal vliegtuigbewegingen, de ontwikkeling van het aandeel mainportgebonden verkeer in verhouding tot de ontwikkeling van het niet-mainportgebonden verkeer, de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen in de nacht en de vroege ochtend, de ontwikkeling van het aandeel niet-mainportgebonden verkeer in de nacht en de vroege ochtend en de ontwikkeling van het aandeel mainport gebonden verkeer in de pieken. De hieronder genoemde generieke conclusies die ik daaruit heb getrokken, zijn door de volledige stuurgroep onderschreven.

1. Definities van segmenten

Allereerst zijn de definities van de verschillende segmenten opnieuw neutraal vastgesteld in de stuurgroep van 27 maart 2012. Dit was nodig omdat bleek dat er verschillende beelden ontstonden ten gevolge van een andere vertaling van de in de netwerkvisie¹ (zie bijlage 1a) gehanteerde definities. De geconstateerde verschillen vormen deels de basis van het verschillend denken over de wijze waarop invulling wordt geven aan het geformuleerde selectiviteitsbeleid. De

¹ deel uitmakend van het Aldersakkoord Schiphol



herbevestiging van de juiste definities van de verschillende segmenten kent de instemming van de volledige stuurgroep (zie bijlage 1b). Deze definities van de segmenten zijn leidend bij de monitoring/evaluatie van het selectiviteitbeleid.

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Luchtvaart**

2. Analyse 'Ontwikkeling Mainport Traffic'

Datum
16 juli 2012

De analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" (bijlage 2) is opgesteld op basis van de uitgegeven slots na de 'slot return date' en aan de hand van de bij de stuurgroepvergadering vastgelegde definities van de verschillende segmenten behorend bij de Aldersafspraken. Op basis van de analyse kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/140056

- **Ontwikkeling Schiphol verkeer en vervoer 2006-2012F per segment**

Segment definitie (Netwerkvisie)	VTB's (x 1.000)			Groei	
	2006	2012F (LE mei'12)	Δ	Index Abs.	CAGR
1 Hub- operatie	254	269	15	105,9	1,0%
2 Non-Hub ICA (business dest.)	9	13	4	149,1	6,9%
3 Non-Hub EUR (business dest.)	105	93	-13	87,8	-2,1%
4 Non-Hub Full Freighter	10	10	-1	93,2	-1,2%
5 Leisure	45	40	-5	88,0	-2,1%
Totaal	423	423	0	100,1	0,0%

A) Marktaandeel segment 1 (Hub) traffic stijgt licht van 60% naar 63% (zie bijlage 2 slide 10/11).

Het aantal vliegbewegingen in het Hub segment (segment 1) zal naar verwachting in 2012 uitkomen op een niveau dat ca 6% hoger ligt dan in 2006 (jaarlijkse groei 2006-2012 ca +1%). Doordat het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol in 2012 naar verwachting op gelijk niveau uitkomt als in 2006, stijgt het marktaandeel van segment 1 licht van 60% in 2006 naar 63% in 2012. Hoewel de groei segment 1 percentueel gezien lager is dan de groei van andere segmenten is de groei in absoluut aantal veruit het grootst.

B) Segment 2 (ICA zakelijke bestemmingen) kent in de afgelopen zes jaar relatief gezien de hoogste groei (jaarlijks gemiddeld ca +7%) weliswaar vanuit een laag basisvolume (zie bijlage 2 slide 10/11).

C) Segment 3 (Europa zakelijk) laat een daling van verkeer zien (zie bijlage 2 slide 10/11).

Deze daling van verkeer in segment 3 vanaf 2006 (jaarlijks gemiddeld ca -2%) is opvallend te noemen. De daling wordt met name veroorzaakt door de Europese netwerk carriers. De relatief hoge groei van 'low cost carrier' airlines die volgens de in de stuurgroep vastgestelde definities grotendeels in segment 3 vallen, is minder geweest dan de daling in het verkeer van de Europese



netwerk carriers. Hierdoor is per saldo sprake is van een daling van verkeer in dit segment.

- D) Segment 4 (non-hub full freighter) is in de afgelopen zes jaar ongeveer gelijk gebleven (zie bijlage 2 slide 10).
- E) Het verkeer in segment 5 (leisure) is de afgelopen zes jaar afgenomen (zie bijlage 2 slide 10/11). Deze daling is grotendeels te verklaren door het wegvallen van de passagevluchten die werden uitgevoerd door Martinair. Dit gat is in de laatste jaren slechts ten dele opgevuld door andere carriers (bijvoorbeeld ArkeFly en Corendon).

In relatie tot de onderdelen C en E valt het volgende op te merken. Volgens de Werkgroep Markt definitie, zoals binnen sector al jarenlang wordt gehanteerd, is de sterkste ontwikkeling te zien in de 'Low cost carrier' en (OC) Leisure segmenten. Het 'low cost carrier' segment (zonder Transavia) is in de afgelopen zes jaar tijd met ruim 25% gegroeid en Leisure segment (zonder Transavia/Martinair) met ruim 22% (zie bijlage 3).

- **Ontwikkeling verkeer in de nacht** (zie bijlage 2 slide 14-17).

Gedurende de nacht (inclusief early morning) is het aandeel verkeer dat behoort tot segment 5 (non-hub leisure bestemmingen) relatief hoog. Dit aandeel is gegroeid van 36% in 2006 tot 39% in 2011. Het totaal aantal uitgegeven nachtslots is stabiel gebleven over de afgelopen jaren, alhoewel het aantal uitgegeven historische nachtslots licht stijgt. Met een aandeel van ca. 79% (operationeel jaar) zijn verreweg de meeste historische nachtslots in bezit van KLM-groep (inclusief Transavia en Martinair). De circa 3.200 non-historische nachtslots zijn door SACN met name uitgegeven aan Corendon en ArkeFly.

- **Ontwikkeling segment 1 verkeer in de pieken** (zie bijlage 2 slide 19-21).

- A) De ontwikkeling van het hub-verkeer in de pieken is in de voorbije jaren vrijwel constant gebleven. In de zomer 2012 is een lichte afvlakking te zien. Hierbij kan worden opgemerkt dat gedurende de crisis in 2009 en 2010 KLM met een aangepast blokkensysteem heeft gevlogen.
- B) Het aandeel van KLM verkeer in de aankomst- en vertrekpieken op Schiphol is in een gemiddelde weekdag in juni 2012 (o.b.v. OAG) ca. 65%. Dit aandeel bedraagt ca. 80% voor KLM incl. partners (in casu de Hub-operatie) en is in de voorbije jaren min of meer gelijk gebleven.

Wanneer de peer group met elkaar wordt vergeleken is dit aandeel vergelijkbaar met de luchthaven Parijs - Charles de Gaulle en is dit aandeel hoger dan de luchthaven Londen Heathrow. Echter, de luchthaven Frankfurt/Lufthansa is de meest concurrerende airport/carrier combinatie van de luchthaven Schiphol/KLM. Op Frankfurt is het gemiddelde aandeel van Lufthansa verkeer in de aankomst- en vertrekpieken in de zomer 2012 ca 79% (Lufthansa inclusief partners: ca 88%).

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Luchtvaart

Datum
16 juli 2012

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/140056



- **Ontwikkeling segment 2 t/m 5 verkeer in de pieken** (zie bijlage 2 slide 22-25).

- A) De aankomsten en vertrekken van 'low cost carriers' bezetten vooral de drukste blokken 2 en 6. Zo vallen 'low cost carriers' midden in het hart van het ochtendblok (2) van KLM (incl. partners). De ontwikkeling van 'low cost carriers' in het ochtendblok is echter al wel jaren min of meer constant doordat slot 'setjes' nauwelijks te maken zijn.
- B) In het avondblok (6) zit 'low cost carrier' verkeer vooral aan de randen van de piek in het aankomstblok maar ook in het hart van het vertrekblok. In blok 6 groeien de 'low cost carriers' de laatste twee jaar fors (met circa zes bewegingen per uur). Echter, daarbij dient te worden aangetekend dat de groei in de piek komt na een daling in dezelfde piek in 2009-2010. In vergelijking met 2008 is de presentie van 'low cost carriers' in het hart van blok 6 vergelijkbaar met het huidige beeld.
- C) De ontwikkeling van OC-lijndiensten en het leisure segment laten over de afgelopen jaren een lichte daling in de pieken zien in de meest kritische blokken (2 en 6).
- D) Het Full-Freighter segment en Transavia opereert buiten de pieken.

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Luchtvaart

Datum
16 juli 2012

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/140056

3. Stand van zaken uitvoering convenant selectiviteit

Ter invulling van het selectiviteitsbeleid heeft Schiphol Group de Alderstafel Schiphol op 1 juni 2011 geïnformeerd over een eerste uitwerking van de selectiviteitsmaatregelen. Daarbij heeft de luchthaven een matrix gepresenteerd, waarin de toepassing van het selectiviteitsbeleid is weergegeven langs twee principes:

- het hervedelen van bestaand verkeer
- het selectief toedelen van nieuw verkeer

Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is door Schiphol het selectiviteitbeleid nader uitgewerkt in een presentatie (zie bijlage 4). Deze uitwerking omvat een beoordeling en verdere concretisering van de geïnventariseerde maatregelen aan de hand van de volgende criteria:

- Is de maatregel operationeel uitvoerbaar
- Is de maatregel juridische uitvoerbaar
- Is de maatregel effectief
- Zijn er nog specifieke condities
- Opgave stand van zaken en verdere planning

Om de selectieve ontwikkeling van de luchthavens vorm te geven wordt via twee sporen gewerkt. Ten eerste via de te creëren noodzakelijke capaciteit en functies op luchthavens van nationale betekenis en ten tweede via verschillende stimuleringsmaatregelen voor ontwikkeling op de luchthavens van nationale betekenis. Deze twee sporen worden zodanig voorbereid dat - zodra het volumeplafond op Schiphol in zicht komt - het stimuleringsbeleid zal leiden tot de gewenste verdeling van verkeer over de luchthavens.



Regels voor verkeersverdeling

Gezien de soms beperkte mogelijkheden die de sturingsinstrumenten uit de matrix bieden is vanuit de stuurgroep selectiviteit het initiatief genomen om in aanvulling op de selectiviteitsmatrix een verkenning te starten naar de uitwerking van regels voor verdeling van verkeer in het kader van selectiviteitsbeleid. Een verkeersverdeling is een beperking van het recht van maatschappijen om vluchten uit te voeren tussen alle luchthaven in de EU. Dit vereist dat voor deze beperking een dwingende reden van algemeen belang bestaat en dat de verkeersbeperkende maatregelen geschikt zijn om dit doel te bereiken. Het is dus de vraag onder welke voorwaarden het verdelen van het luchtvaartverkeer door Schiphol tussen de luchthaven Schiphol en Lelystad in overeenstemming is met de bepalingen inzake vrij verkeer van (luchtvaart)diensten en algemeen mededingingsrecht.

Een eerste juridische analyse laat zien dat het bevorderen van de mainport- en hubfunctie van de luchthaven Schiphol binnen de beschikbare capaciteitsgrenzen te kwalificeren is als een gerechtvaardigd doel en dwingende reden van algemeen belang. Vanuit dit vertrekpunt wordt momenteel door de directie Luchtvaart in samenwerking met de luchthaven Schiphol de verkenning inzake regels voor verdeling van verkeer nader uitgewerkt.

Betekenis voor de toekomst

Op basis van het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol' wordt tenminste twee maal per jaar in de stuurgroep selectiviteit de ontwikkeling van het mainport gebonden verkeer versus het niet mainport gebonden verkeer besproken aan de hand van de analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic". In de stuurgroep selectiviteit kunnen we de onderlinge afstemming op dit onderwerp realiseren en zo het publieke belang van de continuïteit, kwaliteit en de netwerkontwikkeling van de Luchthaven Schiphol als vitale schakel in de Nederlandse economie met elkaar waarborgen. Daarnaast wordt de voortgang op dit onderwerp ook regelmatig geagendeerd aan de Alderstafel Schiphol zodat de andere stakeholders goed op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen op het gebied van selectiviteit.

De afgelopen maanden hebben de partijen uit de stuurgroep selectiviteit intensief samengewerkt om op basis van de opnieuw vastgestelde definities van de verschillende segmenten een gezamenlijke feitenbasis te creëren inzake de ontwikkeling van het Mainport Traffic op Schiphol. Ik ben ervan overtuigd dat het creëren van deze gezamenlijke feitenbasis en het formuleren van generieke conclusies op basis van deze feitenbasis een bijdrage heeft geleverd aan het wederzijds begrip.

De komende tijd zal onder regie van de stuurgroep selectiviteit verder invulling worden gegeven aan de uitwerking van het selectiviteitsbeleid zoals vastgelegd in het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol'. Zodoende kunnen wij gezamenlijk de voorwaarden creëren om Schiphol verder uit te laten groeien tot een duurzame en concurrerende luchthaven met een kwalitatieve groei van het wereldwijde verbindingennetwerk.

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Luchtvaart

Datum
16 juli 2012

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/140056



Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR LUCHTVAART,

Mevr. 

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Luchtvaart

Datum
16 juli 2012

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/140056

Bijlagen:

1. Netwerkvisie KLM-AAS / Stroomschema definities segmenten
2. Ontwikkeling Mainport traffic Schiphol
3. Segment definitie (WG "Markt" KLM/AAS)
4. Matrix selectiviteit

cc. Hans Alders



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV
President-directeur
de heer
Postbus 7700
1117 ZL Schiphol

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Luchtvaart
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon
DGB - Afdeling
Luchthavenontwikkeling en
Milieu

T
M
F

Datum 16 juli 2012
Betreft Selectiviteit

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/140057

Bijlage(n)
4

Beste Peter,

In het Strategisch Overleg Alders en het overleg met de staatssecretaris dat begin dit jaar heeft plaatsgevonden hebben we geconstateerd dat Schiphol en KLM verschillende beelden hadden over een aantal onderwerpen, waaronder het gevoerde selectiviteitsbeleid zoals vastgelegd in het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol' en de concrete uitwerking daarvan.

Naar aanleiding van deze constatering heeft hierover de afgelopen maanden frequent overleg plaatsgevonden in de stuurgroep Selectiviteit (Rutten, Elbers, Bien). In de stuurgroep is conform hetgeen in het convenant is afgesproken uitvoerig gesproken over de voortgang en uitvoering van de afspraken uit het convenant en de markt- en capaciteitsontwikkelingen.

Schiphol Group heeft in de stuurgroep Selectiviteit haar analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" gepresenteerd waarin een overzicht wordt gegeven van de groei in het aantal vliegtuigbewegingen, de ontwikkeling van het aandeel mainportgebonden verkeer in verhouding tot de ontwikkeling van het niet-mainportgebonden verkeer, de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen in de nacht en de vroege ochtend, de ontwikkeling van het aandeel niet-mainportgebonden verkeer in de nacht en de vroege ochtend en de ontwikkeling van het aandeel mainport gebonden verkeer in de pieken. De hieronder genoemde generieke conclusies die ik daaruit heb getrokken, zijn door de volledige stuurgroep onderschreven.

1. Definitie van segmenten

Allereerst zijn de definitie van de verschillende segmenten opnieuw neutraal vastgesteld in de stuurgroep van 27 maart 2012. Dit was nodig omdat bleek dat er verschillende beelden ontstonden ten gevolge van een andere vertaling van de in de netwerkvisie¹ (zie bijlage 1a) gehanteerde definitie. De geconstateerde verschillen vormen deels de basis van het verschillend denken over de wijze waarop invulling wordt gegeven aan het geformuleerde selectiviteitsbeleid. De

¹ deel uitmakend van het Aldersakkoord Schiphol



herbevestiging van de juiste definities van de verschillende segmenten kent de instemming van de volledige stuurgroep (zie bijlage 1b). Deze definities van de segmenten zijn leidend bij de monitoring/evaluatie van het selectiviteitbeleid.

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Luchtvaart**

2. Analyse 'Ontwikkeling Mainport Traffic'

Datum
16 juli 2012

De analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" (bijlage 2) is opgesteld op basis van de uitgegeven slots na de 'slot return date' en aan de hand van de bij de stuurgroepvergadering vastgelegde definities van de verschillende segmenten behorend bij de Aldersafspraken. Op basis van de analyse kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/140057

- **Ontwikkeling Schiphol verkeer en vervoer 2006-2012F per segment**

Segment definitie (Netwerkvisie)	VTB's (x 1.000)			Groei	
	2006	2012F (LE mei'12)	Δ	Index Abs.	CAGR
1 Hub- operatie	254	269	15	105,9	1,0%
2 Non-Hub ICA (business dest.)	9	13	4	149,1	6,9%
3 Non-Hub EUR (business dest.)	105	93	-13	87,8	-2,1%
4 Non-Hub Full Freighter	10	10	-1	93,2	-1,2%
5 Leisure	45	40	-5	88,0	-2,1%
Totaal	423	423	0	100,1	0,0%

A) Marktaandeel segment 1 (Hub) traffic stijgt licht van 60% naar 63% (zie bijlage 2 slide 10/11).

Het aantal vliegbewegingen in het Hub segment (segment 1) zal naar verwachting in 2012 uitkomen op een niveau dat ca 6% hoger ligt dan in 2006 (jaarlijkse groei 2006-2012 ca +1%). Doordat het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol in 2012 naar verwachting op gelijk niveau uitkomt als in 2006, stijgt het marktaandeel van segment 1 licht van 60% in 2006 naar 63% in 2012. Hoewel de groei segment 1 percentueel gezien lager is dan de groei van andere segmenten is de groei in absoluut aantal veruit het grootst.

B) Segment 2 (ICA zakelijke bestemmingen) kent in de afgelopen zes jaar relatief gezien de hoogste groei (jaarlijks gemiddeld ca +7%) weliswaar vanuit een laag basisvolume (zie bijlage slide 2 10/11).

C) Segment 3 (Europa zakelijk) laat een daling van verkeer zien (zie bijlage 2 slide 10/11).

Deze daling van verkeer in segment 3 vanaf 2006 (jaarlijks gemiddeld ca -2%) is opvallend te noemen. De daling wordt met name veroorzaakt door de Europese netwerk carriers. De relatief hoge groei van 'low cost carrier' airlines die volgens de in de stuurgroep vastgestelde definities grotendeels in segment 3 vallen, is minder geweest dan de daling in het verkeer van de Europese



netwerk carriers. Hierdoor is per saldo sprake is van een daling van verkeer in dit segment.

- D) Segment 4 (non-hub full freighter) is in de afgelopen zes jaar ongeveer gelijk gebleven (zie bijlage 2 slide 10).
- E) Het verkeer in segment 5 (leisure) is de afgelopen zes jaar afgenomen (zie bijlage 2 slide 10/11). Deze daling is grotendeels te verklaren door het wegvallen van de passagevluchten die werden uitgevoerd door Martinair. Dit gat is in de laatste jaren slechts ten dele opgevuld door andere carriers (bijvoorbeeld ArkeFly en Corendon).

In relatie tot de onderdelen C en E valt het volgende op te merken. Volgens de Werkgroep Markt definitie, zoals binnen sector al jarenlang wordt gehanteerd, is de sterkste ontwikkeling te zien in de 'Low cost carrier' en (OC) Leisure segmenten. Het 'low cost carrier' segment (zonder Transavia) is in de afgelopen zes jaar tijd met ruim 25% gegroeid en Leisure segment (zonder Transavia/Martinair) met ruim 22% (zie bijlage 3).

- **Ontwikkeling verkeer in de nacht** (zie bijlage 2 slide 14-17).

Gedurende de nacht (inclusief early morning) is het aandeel verkeer dat behoort tot segment 5 (non-hub leisure bestemmingen) relatief hoog. Dit aandeel is gegroeid van 36% in 2006 tot 39% in 2011. Het totaal aantal uitgegeven nachtslots is stabiel gebleven over de afgelopen jaren, alhoewel het aantal uitgegeven historische nachtslots licht stijgt. Met een aandeel van ca. 79% (operationeel jaar) zijn verreweg de meeste historische nachtslots in bezit van KLM-groep (inclusief Transavia en Martinair). De circa 3.200 non-historische nachtslots zijn door SACN met name uitgegeven aan Corendon en ArkeFly.

- **Ontwikkeling segment 1 verkeer in de pieken** (zie bijlage 2 slide 19-21).
- A) De ontwikkeling van het hub-verkeer in de pieken is in de voorbije jaren vrijwel constant gebleven. In de zomer 2012 is een lichte afvlakking te zien. Hierbij kan worden opgemerkt dat gedurende de crisis in 2009 en 2010 KLM met een aangepast blokkensysteem heeft gevlogen.
- B) Het aandeel van KLM verkeer in de aankomst- en vertrekpieken op Schiphol is in een gemiddelde weekdag in juni 2012 (o.b.v. OAG) ca. 65%. Dit aandeel bedraagt ca. 80% voor KLM incl. partners (in casu de Hub-operatie) en is in de voorbije jaren min of meer gelijk gebleven.

Wanneer de peer group met elkaar wordt vergeleken is dit aandeel vergelijkbaar met de luchthaven Parijs - Charles de Gaulle en is dit aandeel hoger dan de luchthaven Londen Heathrow. Echter, de luchthaven Frankfurt/Lufthansa is de meest concurrerende airport/carrier combinatie van de luchthaven Schiphol/KLM. Op Frankfurt is het gemiddelde aandeel van Lufthansa verkeer in de aankomst- en vertrekpieken in de zomer 2012 ca 79% (Lufthansa inclusief partners: ca 88%).

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Luchtvaart

Datum
16 juli 2012

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/140057



- **Ontwikkeling segment 2 t/m 5 verkeer in de pieken** (zie bijlage 2 slide 22-25).

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Luchtvaart**

- A) De aankomsten en vertrekken van 'low cost carriers' bezetten vooral de drukste blokken 2 en 6. Zo vallen 'low cost carriers' midden in het hart van het ochtendblok (2) van KLM (incl. partners). De ontwikkeling van 'low cost carriers' in het ochtendblok is echter al wel jaren min of meer constant doordat slot 'setjes' nauwelijks te maken zijn.
- B) In het avondblok (6) zit 'low cost carrier' verkeer vooral aan de randen van de piek in het aankomstblok maar ook in het hart van het vertrekblok. In blok 6 groeien de 'low cost carriers' de laatste twee jaar fors (met circa zes bewegingen per uur). Echter, daarbij dient te worden aangetekend dat de groei in de piek komt na een daling in dezelfde piek in 2009-2010. In vergelijking met 2008 is de presentie van 'low cost carriers' in het hart van blok 6 vergelijkbaar met het huidige beeld.
- C) De ontwikkeling van OC-lijndiensten en het leisure segment laten over de afgelopen jaren een lichte daling in de pieken zien in de meest kritische blokken (2 en 6).
- D) Het Full-Freighter segment en Transavia opereert buiten de pieken.

Datum
16 juli 2012

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/140057

3. Stand van zaken uitvoering convenant selectiviteit

Ter invulling van het selectiviteitsbeleid heeft Schiphol Group de Alderstafel Schiphol op 1 juni 2011 geïnformeerd over een eerste uitwerking van de selectiviteitsmaatregelen. Daarbij heeft de luchthaven een matrix gepresenteerd, waarin de toepassing van het selectiviteitsbeleid is weergegeven langs twee principes:

- het herverdelen van bestaand verkeer
- het selectief toedelen van nieuw verkeer

Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is door Schiphol het selectiviteitbeleid nader uitgewerkt in een presentatie (zie bijlage 4). Deze uitwerking omvat een beoordeling en verdere concretisering van de geïnventariseerde maatregelen aan de hand van de volgende criteria:

- Is de maatregel operationeel uitvoerbaar
- Is de maatregel juridische uitvoerbaar
- Is de maatregel effectief
- Zijn er nog specifieke condities
- Opgave stand van zaken en verdere planning

Om de selectieve ontwikkeling van de luchthavens vorm te geven wordt via twee sporen gewerkt. Ten eerste via de te creëren noodzakelijke capaciteit en functies op luchthavens van nationale betekenis en ten tweede via verschillende stimuleringsmaatregelen voor ontwikkeling op de luchthavens van nationale betekenis. Deze twee sporen worden zodanig voorbereid dat - zodra het volumeplafond op Schiphol in zicht komt - het stimuleringsbeleid zal leiden tot de gewenste verdeling van verkeer over de luchthavens.



Regels voor verkeersverdeling

Gezien de soms beperkte mogelijkheden die de sturingsinstrumenten uit de matrix bieden is vanuit de stuurgroep selectiviteit het initiatief genomen om in aanvulling op de selectiviteitsmatrix een verkenning te starten naar de uitwerking van regels voor verdeling van verkeer in het kader van selectiviteitsbeleid. Een verkeersverdeling is een beperking van het recht van maatschappijen om vluchten uit te voeren tussen alle luchthaven in de EU. Dit vereist dat voor deze beperking een dwingende reden van algemeen belang bestaat en dat de verkeersbeperkende maatregelen geschikt zijn om dit doel te bereiken. Het is dus de vraag onder welke voorwaarden het verdelen van het luchtvaartverkeer door Schiphol tussen de luchthaven Schiphol en Lelystad in overeenstemming is met de bepalingen inzake vrij verkeer van (luchtvaart)diensten en algemeen mededingingsrecht.

Een eerste juridische analyse laat zien dat het bevorderen van de mainport- en hubfunctie van de luchthaven Schiphol binnen de beschikbare capaciteitsgrenzen te kwalificeren is als een gerechtvaardigd doel en dwingende reden van algemeen belang. Vanuit dit vertrekpunt wordt momenteel door de directie Luchtvaart in samenwerking met de luchthaven Schiphol de verkenning inzake regels voor verdeling van verkeer nader uitgewerkt.

Betekenis voor de toekomst

Op basis van het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol' wordt tenminste twee maal per jaar in de stuurgroep selectiviteit de ontwikkeling van het mainport gebonden verkeer versus het niet mainport gebonden verkeer besproken aan de hand van de analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic". In de stuurgroep selectiviteit kunnen we de onderlinge afstemming op dit onderwerp realiseren en zo het publieke belang van de continuïteit, kwaliteit en de netwerkontwikkeling van de Luchthaven Schiphol als vitale schakel in de Nederlandse economie met elkaar waarborgen. Daarnaast wordt de voortgang op dit onderwerp ook regelmatig geagendeerd aan de Alderstafel Schiphol zodat de andere stakeholders goed op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen op het gebied van selectiviteit.

De afgelopen maanden hebben de partijen uit de stuurgroep selectiviteit intensief samengewerkt om op basis van de opnieuw vastgestelde definities van de verschillende segmenten een gezamenlijke feitenbasis te creëren inzake de ontwikkeling van het Mainport Traffic op Schiphol. Ik ben ervan overtuigd dat het creëren van deze gezamenlijke feitenbasis en het formuleren van generieke conclusies op basis van deze feitenbasis een bijdrage heeft geleverd aan het wederzijds begrip.

De komende tijd zal onder regie van de stuurgroep selectiviteit verder invulling worden gegeven aan de uitwerking van het selectiviteitsbeleid zoals vastgelegd in het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol'. Zodoende kunnen wij gezamenlijk de voorwaarden creëren om Schiphol verder uit te laten groeien tot een duurzame en concurrerende luchthaven met een kwalitatieve groei van het wereldwijde verbindingennetwerk.

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Luchtvaart**

Datum
16 juli 2012

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/140057



Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR LUCHTVAART,



. drs

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Luchtvaart

Datum
16 juli 2012

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/140057

Bijlagen:

1. Netwerkvisie KLM-AAS / Stroomschema definities segmenten
2. Ontwikkeling Mainport traffic Schiphol
3. Segment definitie (WG "Markt" KLM/AAS)
4. Matrix selectiviteit

cc. Hans Alders

Van: [redacted]@schiphol.nl]
Verzonden: donderdag 21 juni 2012 15:30
Aan: [redacted] - DG1 **
CC: [redacted]
Onderwerp: 20120621_CONCEPTBRIEF [redacted]_drm21juni2012_comMV.doc
Bijlagen: 20120621_CONCEPTBRIEF [redacted]_drm21juni2012_comMV.doc

Opvolgingsmarkering: Opvolgen
Markeringsstatus: Gemarkeerd

Categorieën: Categorie Rood

Bijgaand nog wat aanvullingen van mijn kant op het redactionele vlak en een suggestie voor de afsluiting van de brief....

Gr.

 *Please consider the environment before printing this e-mail*

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

CONCEPTBRIEF Hartman/Nijhuis inzake selectiviteit

Beste Peter, beste Jos,

In het Strategisch Overleg Alders en het overleg met de staatssecretaris dat begin dit jaar heeft plaatsgevonden hebben we geconstateerd dat Schiphol en KLM van mening verschilden over een aantal onderwerpen, waaronder het gevoerde selectiviteitsbeleid zoals vastgelegd in het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol' en de concrete uitwerking daarvan.

Naar aanleiding van deze constatering heeft hierover de afgelopen maanden frequent overleg plaatsgevonden in de stuurgroep Selectiviteit (Rutten, Ditvoorst, Elbers, Bien). In de stuurgroep is conform hetgeen in het convenant is afgesproken uitvoerig gesproken over de voortgang en uitvoering van de afspraken uit het convenant, de markt- en capaciteitsontwikkelingen.

Schiphol Group heeft in de stuurgroep Selectiviteit haar analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" gepresenteerd waarin een overzicht wordt gegeven van de groei in het aantal vliegtuigbewegingen, de ontwikkeling van het aandeel mainportgebonden verkeer in verhouding tot de ontwikkeling van het niet-mainportgebonden verkeer, de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen in de nacht en de vroege ochtend, de ontwikkeling van het aandeel niet-mainportgebonden verkeer in de nacht en de vroege ochtend en de ontwikkeling van het aandeel mainport gebonden verkeer in de pieken. De hieronder genoemde generieke conclusies die ik daaruit heb getrokken, zijn door de volledige stuurgroep onderschreven.

1. Definities van segmenten

Allereerst zijn de definities van de verschillende segmenten in de stuurgroep van 27 maart 2012 opnieuw vastgesteld. Dit omdat bleek dat de definities uit de Luchtvaartnota niet volledig aansloten bij de door KLM en Schiphol gehanteerde definities in de netwerkvisie. Deze opnieuw vastgestelde definities kennen de instemming van de volledige stuurgroep (zie ook bijlage slide xx) en zijn leidend in de uitvoering van het selectiviteitbeleid.

2. Analyse 'Ontwikkeling Mainport Traffic'

De analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" is opgesteld aan de hand van de bij stuurgroepvergadering vastgelegde definities van de verschillende segmenten behorend bij de Aldersafspraken. Op basis van de analyse heb ik kunnen de volgende generieke conclusies getrokken ~~worden~~:

- **Ontwikkeling Schiphol verkeer en vervoer 2006-2011**

Segment definitie (Netwerkvisie)		VTB's (x 1.000)		Groei		Segment definitie (WG "Markt"/CVO)		VTB's (x 1.000)		Groei	
		2006	2012F (LE mei'12)	Index Abs.	CAGR			2006	2012F (LE mei'12)	Index Abs.	CAGR
1	Hub- operatie	254	269	105,9	1,0%	Hub- operatie	254	269	105,9	1,0%	
2	Non-Hub ICA (business dest.)	9	13	149,1	6,9%	Transavia/Martinair	39	27	68,8	-6,0%	
3	Non-Hub EUR (business dest.)	105	93	87,8	-2,1%	OC-Lijndiensten	74	61	82,4	-3,2%	
4	Non-Hub FF	10	10	93,2	-1,2%	LCLF (ex HV)	33	41	125,1	3,8%	
5	Leisure	45	40	88,0	-2,1%	OC-Full Freighter	10	10	93,2	-1,2%	
						Leisure (ex HV/MP)	13	16	122,3	3,4%	
	totaal	423	423	100,1	0,0%	totaal	423	423	100,1	0,0%	

Marktaandeel segment 1 (Hub) traffic stijgt licht naar 63%

Met opmaak: Lettertype: Vet

Het aantal vliegbewegingen in het Hub segment (aandeel van segment 1) zal naar verwachting in 2012 uitkomen op een niveau dat ca 6% hoger ligt dan in 2006 (jaarlijkse groei 2006-2012 ca +1%). Doordat het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol in 2012 naar verwachting op gelijk niveau uitkomt als in 2006, stijgt het marktaandeel van het Hub segment licht van 60% in 2006 naar 63% in 2012. In relatieve zin kende segment 2 (ICA zakelijke bestemmingen) in de laatste zes jaar de hoogste groei (jaarlijks gemiddeld ca +7%), weliswaar vanuit een laag basisvolume.

Groei LCC's ten koste van non-hub Europese flagcarriers: overall laat segment 3 (Europa zakelijk) zelfs een daling zien

Met opmaak: Lettertype: Vet

Met opmaak: Lettertype: Vet

Opvallend is de daling van verkeer in segment 3 vanaf 2006 (jaarlijks gemiddeld ca -2%). Kijken we naar het type airline in segment 3, dan zien we dat de daling met name op conto komt van Europese netwerk carriers. De relatief hoge groei in het LCC airlines, die grotendeels vallen in segment 3, is onvoldoende geweest om dit verlies aan Europese netwerk carriers te compenseren.

Gat dat Martinair laat in segment 5 (leisure) slechts ten dele opgevuld

Met opmaak: Lettertype: Vet

Met opmaak: Lettertype: Vet

De daling in segment 5 is grotendeels te verklaren door het wegvallen van de passage vluchten door Martinair. Dit verlies is in de laatste jaren slechts ten dele opgevangen door andere carriers (bv Arke en Corendon). (Hub) bedraagt in 2011 ca. 63% van het totale aantal vliegbewegingen op Schiphol ten opzichte van 60% in 2006. Het aandeel LCC in vliegtuigbewegingen bedroeg in 2007 6,9% (incl. LCC-deel HV 8,8%). In 2012 zal dit gestegen zijn naar 9,6% (incl. LCC-deel HV 12,2%). Dit percentage is hoger dan in ons omringende Mainports (LCC share CDG 8%, FRA 1,5% en LHR 1,3%). Het aandeel van de overige carriers (flag carriers en leisure carriers) neemt daarentegen af (ten gunst van Lowcost carriers en hub segment), van 24% in 2006 tot 21% in 2011.

- Ontwikkeling verkeer in de nacht

Gedurende de nacht (incl early morning) is het aandeel van traffic behorende in segment 5 (non-hub leisure bestemmingen) relatief hoog, en gegroeid van 36% aandeel in 2006 tot 39% aandeel in 2011. Het totaal aantal uitgegeven nachtslots is stabiel over de jaren, alhoewel het aantal uitgegeven

historische nachtslots licht stijgt. Met een aandeel van ca. 80% (W11/12) zijn verreweg de meeste historische nachtslots in handen van KLM (incl. Transavia en Martinair). De ca. 3.200 uitgegeven non-historische nachtslots komen met name op het conto van Corendon en ArkeFly.

- **Ontwikkeling hub-verkeer (-segment 1) in de pieken**

- A) De ontwikkeling van het hub-verkeer in de pieken is in de voorbije jaren vrijwel constant gebleven. In S12 is zelfs een lichte afvlakking te zien. Gedurende de crisis in 2009 en 2010 heeft KLM met een aangepast blokkensysteem gevlogen, daarnaast is er in het algemeen sprake van een beperkte verschuiving (in aankomst/vertrektijd) van de harten van de blokken **OPMERKING: KLM checkt dit nog**
- B) Het aandeel van KLM in de aankomst en vertrekpieken op Schiphol is in een gemiddelde weekdag in juni 2012 (o.b.v. OAG) ca 65%. Inclusief partners (in casu de Hub-operatie) bedraagt dit aandeel ca ~~75~~**80**%. Dit aandeel is in de voorbije jaren min of meer gelijk gebleven. Wanneer de peer-group met elkaar wordt vergeleken is dit aandeel vergelijkbaar (CDG) dan wel hoger (LHR). Echter de meest concurrerende airport/carrier combinatie van SPL/KL is FRA/LH. Het gemiddelde aandeel van LH in de arrival en departure pieken op FRA bedraagt in S12 ca 79% (LH+partners: ca 88%).

- **Ontwikkeling overige verkeerssegmenten-LCC, OC, charters en full freighters (segment 2 t/m 5) in de pieken**

~~1) Tussen 10.00-17.00u (LT) is er een lage tot zeer lage benutting door het LCC segment van de infrastructuur (LCC bezetten vooral de dagranden). **Vwb AAS mag deze opmerking eruit.**~~

Met opmaak: Markeren

~~2) LCC aankomsten en vertrekken bezetten met name de dagranden. Zo vallen LCC's, samen - alsmede met een aantal OC-lijndiensten, bijvoorbeeld vallen midden in het hart van het ochtendblok (2) van KLM en partners. Daar staat tegenover dat de ontwikkeling van LCC's en OC-lijndiensten in dit blok is echter al wel jaren min of meer constant is (slot "setjes" nauwelijks te maken).~~

~~3) **Daarnaast** Wel zien we dat LCC verkeer zich in de aankomstblokken vooral aan de randen van de piek nestelt. Met name in blok 6 groeien de vertrekken van LCC in de randen van het blok, en zien we dat LCC presentie ook in het hart van het blok 6 in de laatste twee jaren is gegroeid (met ca 6 bewegingen in het uur). Echter, daarbij dient te worden aangetekend dat de groei in de piek komt na een daling in dezelfde piek in 2009-2010. In vergelijking met 2008 is de presentie van LCC in het hart van blok 6 vergelijkbaar met het huidige beeld, mede door verschuiving van het blok, echter richting het hart. (tussen 2010 en 2012 van 8 naar 14 bewegingen in het uur). **Vwb AAS mag deze opmerking tussen haakjes eruit.**~~

Met opmaak: Markeren

~~4) De ontwikkeling van OC-lijndiensten en het charter segment geven laten over de afgelopen jaren een lichte daling in de pieken te zien in de meest kritische blokken (2 en 6). Zoals reeds opgemerkt deels ten faveure van LCC. Het Full-Freighter segment en Transavia opereren überhaupt buiten de pieken (maar beide segmenten hebben zich in genoemde jaren nauwelijks ontwikkeld).~~

~~5) Het Full-Freighter segment en Transavia opereren überhaupt buiten de pieken (maar beide segmenten hebben zich in genoemde jaren nauwelijks ontwikkeld).~~

3. Stand van zaken uitvoering convenant selectiviteit

Ter invulling van het selectiviteitsbeleid heeft Schiphol Group de Alderstafel Schiphol van 1 juni 2011 geïnformeerd over een eerste uitwerking van de selectiviteitsmaatregelen. Daarbij heeft de luchthaven een matrix gepresenteerd, waarin de toepassing van het selectiviteitsbeleid is weergegeven langs twee principes:

- het herverdelen van bestaand verkeer
- het selectief toedelen van nieuw verkeer

Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is door Schiphol het selectiviteitsbeleidscriterium nader uitgewerkt in een presentatie. [\(zie bijlage\)](#)

De uitwerking omvat een beoordeling en verdere concretisering van de geïnventariseerde maatregelen aan de hand van de volgende criteria:

- Is de maatregel operationeel uitvoerbaar?
- Beoordeling van juridische uitvoerbaarheid van de maatregel
- Analyse van de effectiviteit van de maatregel
- Zijn er nog specifieke condities?

PM Conclusies op basis van definitieve uitwerking van matrix in stuurgroep van 13 juni

Regels voor verkeersverdeling

Gezien de soms beperkte mogelijkheden die de sturingsinstrumenten uit de matrix bieden is vanuit de stuurgroep selectiviteit het initiatief genomen om in aanvulling op de selectiviteitsmatrix een verkenning te starten naar het uitwerking van regels voor verdeling van verkeer in het kader van selectiviteitsbeleid. Hierbij is het de vraag onder welke voorwaarden het verdelen van het luchtvaartverkeer door Schiphol tussen de luchthaven Schiphol en Lelystad in overeenstemming is met de bepalingen inzake vrij verkeer van (luchtvaart)diensten en algemeen mededingingsrecht.

Betekenis voor de toekomst

~~De analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" laat zien dat de geschetste ontwikkeling, met de beperkte sturingsmogelijkheden die er zijn, in lijn is met het selectiviteitsbeleid zoals vastgelegd in het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol'. Op basis van het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol' wordt tenminste twee maal per jaar in de stuurgroep selectiviteit de ontwikkeling van het mainport gebonden verkeer versus het niet mainport gebonden verkeer besproken aan de hand van de analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" met elkaar doorgesproken. Het gevoerde selectiviteitsbeleid zoals vastgelegd in het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol' en de concrete uitwerking daarvan vindt nu plaats onder strakke regie van de stuurgroep selectiviteit. In de stuurgroep selectiviteit kunnen we de onderlinge afstemming op dit onderwerp realiseren en zo het publieke belang van de continuïteit, kwaliteit en de netwerkontwikkeling van de Luchthaven Schiphol als vitale schakel in de Nederlandse economie met elkaar waarborgen. Daarnaast wordt de voortgang op dit onderwerp ook regelmatig geagendeerd aan de Alderstafel Schiphol zodat de andere stakeholders goed op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen op het gebied van selectiviteit. Mijs inziens biedt dit meer dan voldoende basis voor het in de toekomst voorkomen van onderlinge misverstanden op dit gebied. Ik ga er dan ook van uit dat een dergelijke discussie over dit onderwerp niet meer plaats zal vinden.~~

~~Het invulling geven aan de uitwerking van het selectiviteitsbeleid vereist binnen de mededingingsregels nauwe afstemming tussen de verschillende partijen. In de stuurgroep selectiviteit kunnen we deze afstemming realiseren en zo het publieke belang van de continuïteit, kwaliteit en de netwerkontwikkeling van de Luchthaven Schiphol als vitale schakel in de Nederlandse economie met elkaar waarborgen.~~

Van: [redacted]@schiphol.nl
Verzonden: dinsdag 5 juni 2012 11:02
Aan: [redacted] - AMSLN; [redacted] - AMSLN; [redacted] - DGLM; [redacted]
Onderwerp: ArrDep on Friday 3rd wk July 2006-2011_5juni'12 (sent to workgroup).xlsx
Bijlagen: ArrDep on Friday 3rd wk July 2006-2011_5juni'12 (sent to workgroup).xlsx

All,

Zie bijgaand de exercitie zoals besproken tijdens de laatste stuurgroep selectiviteit, waarin we het vluchtpatroon gedurende de dag (3^e vrijdag juli) uiteen hebben gezet in een rolling 60 minute periode obv gerealiseerde vluchten (en S12 op basis van de laatste inzichten: opgeschoonde slotfile)

Groeten,

 *Please consider the environment before printing this e-mail*

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Arrivals and Departures on Friday 20 July 2012 (LT) PLANNED - (Rolling hour)

Year S12

Som van M Kolomlabels

Rijlabels	A					D				
	1 KLM+Par	2 Transavia	3 OC Lowco	4 OC Leisur	5 OC Euro+	6 OC Freigt	1 KLM+Par	2 Transavia		
0:00			1							
0:20			2							
0:40			3							
1:00			4							
1:20			4		1					
1:40			3		1					
2:00			1		1					
2:20			1							
2:40			2							
3:00			1		1					
3:20										
3:40			1		1		1			
4:00										
4:20		2					2			-1
4:40										
5:00		2					1			-6
5:20										-8
5:40		7								-2
6:00		7								-5
6:20		1				1				-1
6:40		6						-7		-5
7:00		10				2		-12		-1
7:20		9						-2		
7:40		10				1		-4		
8:00		13		1		2	1	-9		
8:20		25		1		1		-6		
8:40		18		1		3		-5		
9:00		14		6		1		-6		
9:20				4	1	6		-24		
9:40		3		1	2	5	1	-15		
10:00		2		1	2	3	2	-18		
10:20		5		2	2	4		-11		
10:40		8	1	1		2		-6		
11:00		11	1			5		-5		
11:20		17	1		1	3		-3		
11:40		7	4					-8		-1
12:00		7				3	1	-11		
12:20		7		1	1	3		-15		-2
12:40		6	1	1	1	2		-7		-3
13:00		9	3		2	1	1	-11		-1
13:20		16	2		1	2		-7		
13:40		6	2	3		1		-3		
14:00		4	1	1		3		-5		-2
14:20		3	1		1		2	-11		-4

14:40	3			3	1	1	-13	-1
15:00	4	1	1		2	1	-7	-2
15:20	11	2	3		1		-7	-2
15:40	22	1					-4	
16:00	10		1		1		-3	
16:20	2					1	-14	-1
16:40	1	1	2	1	2		-16	-1
17:00	2	1	1	1	3	1	-14	-1
17:20	3	1	2		2		-3	
17:40	1	1	1		3		-9	-1
18:00	3	1	3		2		-1	
18:20	4	4	3		3	1	-1	-2
18:40	10		6		2			-1
19:00	18				4		-3	-1
19:20	21	1	1				-2	-2
19:40	20	1			1		-1	-2
20:00	4			3	2		-5	
20:20	2		4	1			-20	
20:40	6		4		2		-23	-2
21:00	2		4		2		-20	
21:20	6		4	1	1		-6	
21:40	3		2		2	1	-5	
22:00	2				5			
22:20	3	2			1		-1	
22:40	1							
23:00		1						
23:20							-1	-1
23:40	1	1			1			

Rolling Hour

3 OC Lowcost 4 OC Leisure 5 OC Euro+ 6 OC Freighters				A			
				A - 1 KLM+	A - 2 Transi	A - 3 OC Lo	
-1				0:00	0	1	0
				0:20	0	3	0
				0:40	0	6	0
				1:00	0	9	0
				1:20	0	11	0
				1:40	0	11	0
				2:00	0	8	0
				2:20	0	5	0
				2:40	0	4	0
				3:00	0	4	0
-1				3:20	0	3	0
				3:40	0	2	0
	-1			4:00	0	1	0
				4:20	2	1	0
				4:40	2	0	0
		-3		5:00	4	0	0
		-2		5:20	2	0	0
			-1	5:40	9	0	0
	-1			6:00	14	0	0
			-1	6:20	15	0	0
				6:40	14	0	0
			-4	7:00	17	0	0
-1	-1		-1	7:20	25	0	0
			-1	7:40	29	0	0
				8:00	32	0	1
			-1	8:20	48	0	2
-3		-2		8:40	56	0	3
-2		-1		9:00	57	0	8
-2				9:20	32	0	11
-6		-2		9:40	17	0	11
-2		-3		10:00	5	0	6
		-5		10:20	10	0	4
-2	-1	-4	-1	10:40	15	1	4
-1	-1	-4		11:00	24	2	3
	-2	-6		11:20	36	3	1
		-4	-1	11:40	35	6	0
		-3		12:00	31	5	0
		-4	-1	12:20	21	4	1
-1		-1	-1	12:40	20	1	2
	-1			13:00	22	4	2
-1	-2	-4		13:20	31	6	1
	-2		-1	13:40	31	7	3
-2	-2	-3		14:00	26	5	4
		-1		14:20	13	4	4

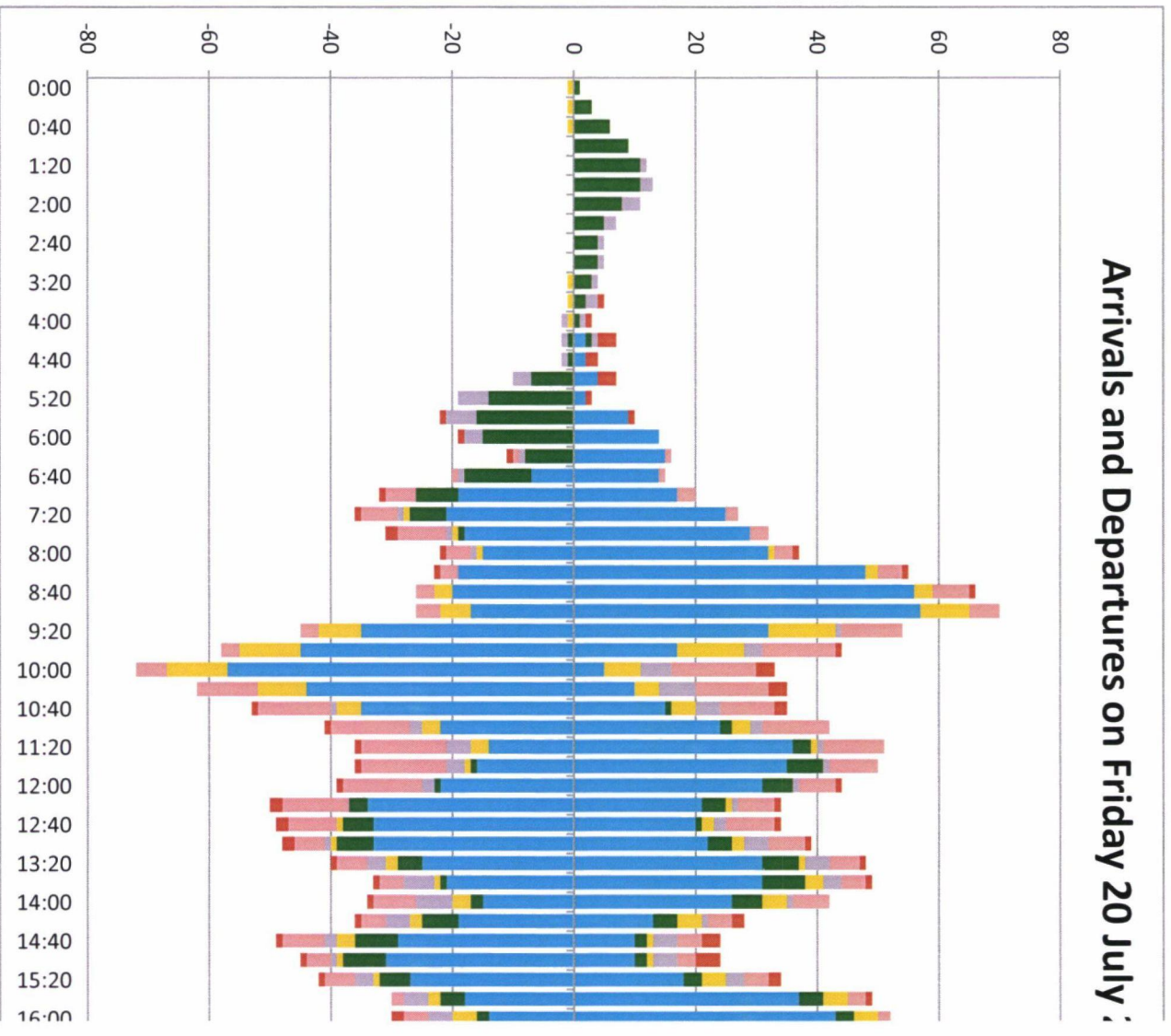
-1		-3	-1	14:40	10	2	1
	-1			15:00	10	2	1
	-2	-2		15:20	18	3	4
-2	-1			15:40	37	4	4
-2	-1	-2	-2	16:00	43	3	4
-1	-1	-2		16:20	34	1	1
	-1			16:40	13	1	3
-2				17:00	5	2	3
-1		-3		17:20	6	3	5
		-2	-1	17:40	6	3	4
-2		-2	-1	18:00	7	3	6
-1	-2	-3		18:20	8	6	7
-4		-2		18:40	17	5	12
-6		-3		19:00	32	4	9
-2		-1		19:20	49	1	7
-1		-3		19:40	59	2	1
		-4		20:00	45	2	1
-1			-1	20:20	26	1	4
				20:40	12	0	8
-3	-1	-1		21:00	10	0	12
-4	-2	-2	-1	21:20	14	0	12
-6		-1		21:40	11	0	10
-2	-1	-1		22:00	11	0	6
	-1	-1		22:20	8	2	2
				22:40	6	2	0
			-1	23:00	4	3	0
				23:20	1	1	0
		-1		23:40	1	2	0

D

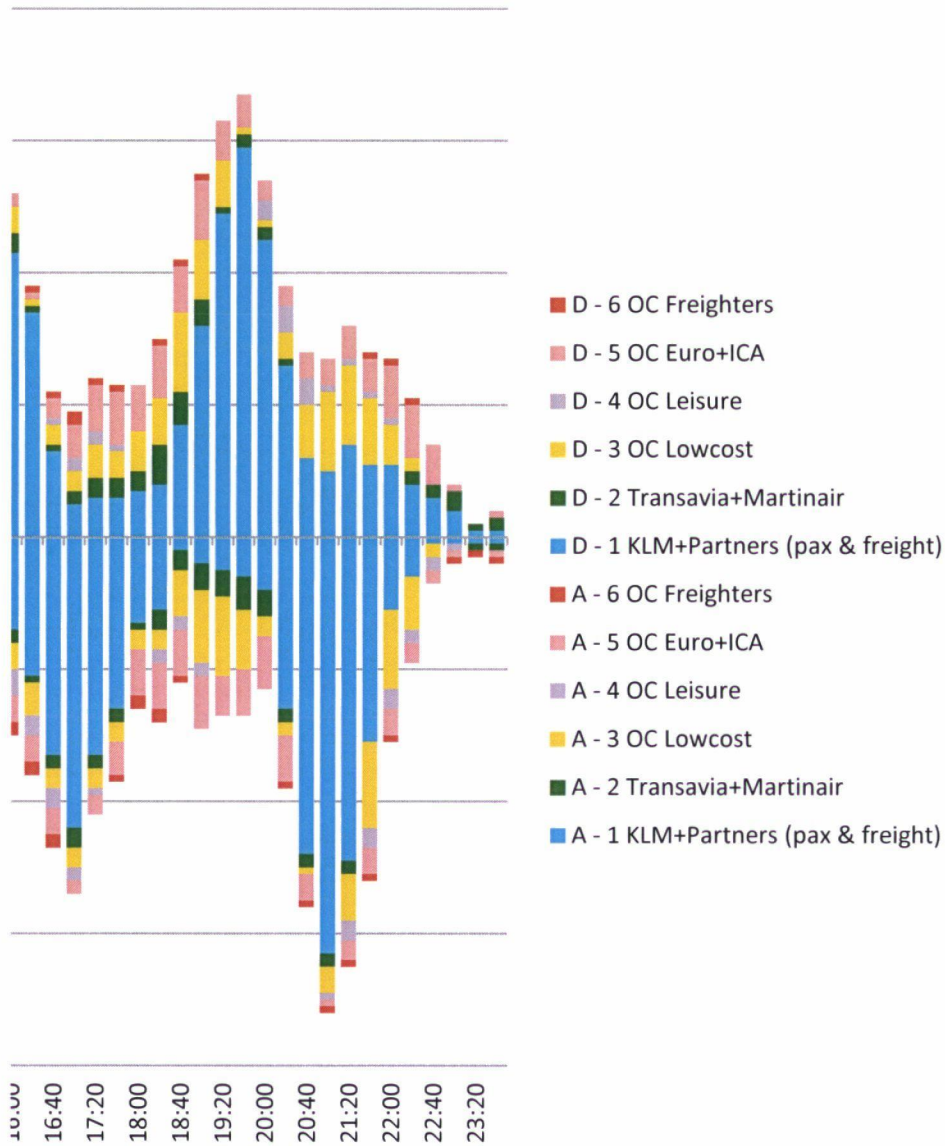
A - 4 OC	Le A - 5 OC	Eu A - 6 OC	Fr D - 1 KLM+	D - 2 Transi	D - 3 OC	Lo D - 4 OC	Le D - 5 OC	Eu D - 6 OC	Fr
0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0
0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0
0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	-1	0	0	0	0
2	0	1	0	0	-1	0	0	0	0
1	0	1	0	0	-1	-1	0	0	0
1	0	3	0	-1	0	-1	0	0	0
0	0	2	0	-1	0	-1	0	0	0
0	0	3	0	-7	0	-3	0	0	0
0	0	1	0	-14	0	-5	0	0	0
0	0	1	0	-16	0	-5	0	-1	-1
0	0	0	0	-15	0	-3	0	-1	-1
0	1	0	0	-8	0	-1	-1	-1	-1
0	1	0	-7	-11	0	-1	-1	-1	0
0	3	0	-19	-7	0	0	-5	-1	-1
0	2	0	-21	-6	-1	-1	-6	-1	-1
0	3	0	-18	-1	-1	-1	-8	-2	-2
0	3	1	-15	0	-1	-1	-4	-1	-1
0	4	1	-19	0	0	0	-3	-1	-1
0	6	1	-20	0	-3	0	-3	0	0
0	5	0	-17	0	-5	0	-4	0	0
1	10	0	-35	0	-7	0	-3	0	0
3	12	1	-45	0	-10	0	-3	0	0
5	14	3	-57	0	-10	0	-5	0	0
6	12	3	-44	0	-8	0	-10	0	0
4	9	2	-35	0	-4	-1	-12	-1	-1
2	11	0	-22	0	-3	-2	-13	-1	-1
1	10	0	-14	0	-3	-4	-14	-1	-1
1	8	0	-16	-1	-1	-3	-14	-1	-1
1	6	1	-22	-1	0	-2	-13	-1	-1
1	6	1	-34	-3	0	0	-11	-2	-2
2	8	1	-33	-5	-1	0	-8	-2	-2
4	6	1	-33	-6	-1	-1	-5	-2	-2
4	5	1	-25	-4	-2	-3	-5	-1	-1
3	4	1	-21	-1	-1	-5	-4	-1	-1
1	6	0	-15	-2	-3	-6	-7	-1	-1
1	4	2	-19	-6	-2	-4	-4	-1	-1

4	4	3	-29	-7	-3	-2	-7	-1
4	3	4	-31	-7	-1	-1	-4	-1
3	4	2	-27	-5	-1	-3	-5	-1
0	3	1	-18	-4	-2	-4	-2	0
0	2	0	-14	-2	-4	-4	-4	-2
0	1	1	-21	-1	-5	-3	-4	-2
1	3	1	-33	-2	-3	-3	-4	-2
2	5	2	-44	-3	-3	-2	-2	0
2	7	1	-33	-2	-3	-1	-3	0
1	8	1	-26	-2	-3	0	-5	-1
0	7	0	-13	-1	-3	0	-7	-2
0	8	1	-11	-3	-3	-2	-7	-2
0	7	1	-2	-3	-7	-2	-7	-1
0	9	1	-4	-4	-11	-2	-8	0
0	6	0	-5	-4	-12	0	-6	0
0	5	0	-6	-5	-9	0	-7	0
3	3	0	-8	-4	-3	0	-8	0
4	3	0	-26	-2	-2	0	-7	-1
4	4	0	-48	-2	-1	0	-4	-1
1	4	0	-63	-2	-4	-1	-1	-1
1	5	0	-49	-2	-7	-3	-3	-1
1	5	1	-31	0	-13	-3	-4	-1
1	8	1	-11	0	-12	-3	-4	-1
0	8	1	-6	0	-8	-2	-3	0
0	6	0	-1	0	-2	-2	-2	0
0	1	0	-1	0	0	-1	-1	-1
0	0	0	-1	-1	0	0	0	-1
0	1	0	-1	-1	0	0	-1	-1

Arrivals and Departures on Friday 20 July :

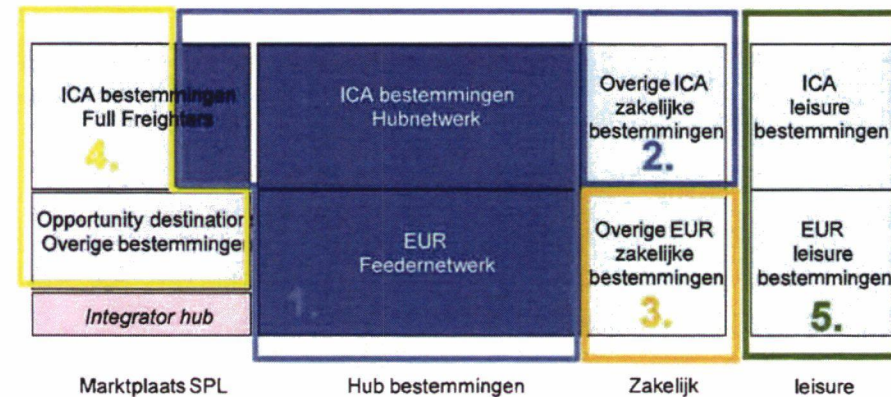


2012 (LT) PLANNED - (Rolling hour)



A. Netwerkvisie KLM-AAS: definitie mainport gebonden verkeer

- De mainport onderscheidt zich door het aanbieden van hoogfrequente ICA-verbindingen
- Hoogste prioriteit voor vluchten die connectivity verbeteren → volledig accommoderen samenhangend netwerk (omvat het geheel van zowel ICA als noodzakelijke feeder bestemmingen)
- Continu optimaliseren portfolio van bestemmingen om in te spelen op veranderende eisen vanuit markten
- Accommoderen andere netwerk carriers vanwege achterliggende netwerken met ruime keuze aan bestemmingen en frequenties
- Accommoderen point-to-point carriers op belangrijke zakelijke en vracht verbindingen
- Leisure/niet-zakelijke point-to-point bestemmingen: De vluchten in dit segment dragen niet direct bij aan de netwerkqualiteit voor de mainportfunctie op Schiphol. Verplaatsing van vluchten naar leisure bestemmingen binnen Nederland leidt niet tot een verlies in macro-economische waarde.

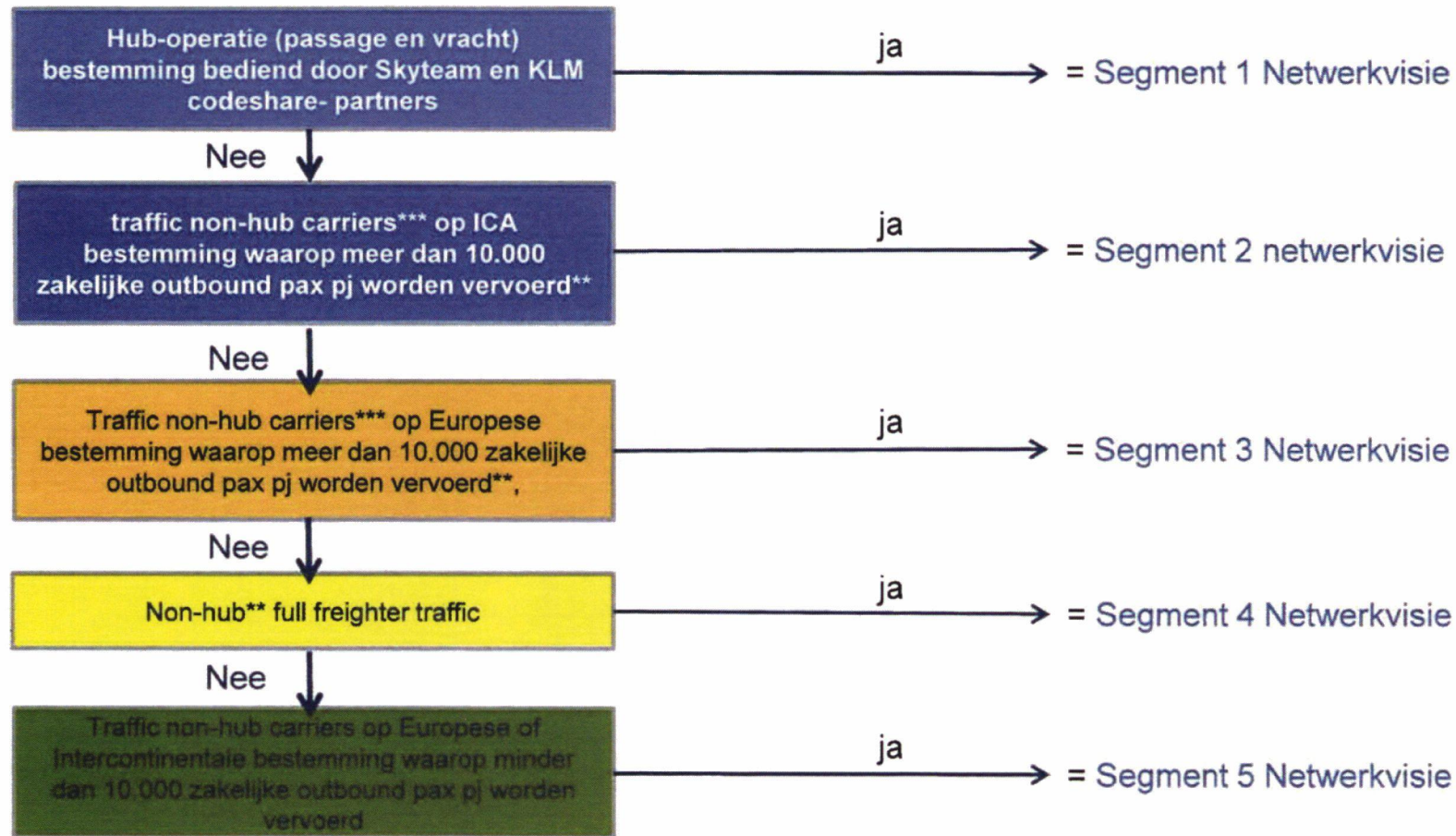


Segmenten:

- Hub operatie (pax + vracht)
- Overige carriers zakelijke(1) ICA bestemmingen
- Overige carriers zakelijke EUR bestemmingen
- Vracht
- Leisure bestemmingen

Ca 90% van alle vliegbewegingen behoort tot netwerkvisie segmenten 1-4, een aandeel dat in de laatste drie jaren stabiel is gebleven. Het aandeel van Segment 1 (Hub) bedraagt ca 63% van het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol.

Netwerkvisie KLM&AAS*



*) De segmenten uit de netwerkvisie Definitie zijn hier gedefinieerd zoals vastgelegd bij stuurgroepvergadering van 27 maart 2012

***) Een bestemming wordt tot dit segment gerekend indien op die bestemming meer dan 10.000 zakelijk outbound pax per jaar worden vervoerd. Het maakt dus niet uit welke carrier die zakelijke passagiers vervoert, het gaat er om dat op die route in totaal op jaarbasis meer dan 10.000 zakelijke passagiers worden vervoerd. Als bijvoorbeeld Delta op een ICA bestemming 6000 zakelijke pax pj vervoert en US Air op diezelfde bestemming 5000 zakelijke pax pj, komt het totaal boven de grenswaarde van 10.000 zakelijke pax en behoort die bestemming dus tot segment 2. Hetzelfde principe geldt voor segment 3 bestemmingen.

****) Een carrier die geen deel uitmaakt van Skyteam en geen codesharepartner is van KLM.

Update Ontwikkeling Mainport Traffic



Traffic Analysis & Forecasts

21 juni 2012

Versie: final 3

Schiphol
Amsterdam Airport

Samenvatting



1. De “**netwerkvisie**”, behorende bij de Alders-afspraken en bestemmingen als basis heeft, is gehanteerd in voorliggende analyse:
 - Segment 1: verkeer en vervoer (inclusief freighters) door KLM en partner airlines (behorende tot SkyTeam en aanvullende airlines waar KLM codeshare afspraken mee heeft). Segment ook wel aangeduid als “Hub” segment.
 - Segment 2: traffic door non-hub carriers op zakelijke ICA bestemmingen (>10k zakelijke outbound pax per jaar)
 - Segment 3: traffic door non-hub carriers op zakelijke Europese bestemmingen (>10k zakelijke outbound pax per jaar)
 - Segment 4: freighter vliegbewegingen, niet behorende tot het hub segment
 - Segment 5: traffic door non-hub carriers op leisure (ICA en Europese) bestemmingen (<10k zakelijke outbound pax per jaar)
2. De jongste **verkeersprognoses** richting 2020 zijn neerwaarts bijgesteld en veronderstellen – zonder rekening te houden met uitplaatsing ihkv de Alders-afspraken – een volume van **508k vliegbewegingen in 2020** (medium scenario)
3. Ca **90% van alle vliegbewegingen behoort tot netwerkvisie segmenten 1 t/m 4**, een aandeel dat in de laatste drie jaren stabiel is gebleven. Het aandeel van Segment 1 (Hub) bedraagt ca 63% van het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol.
4. Gedurende **de nacht** (incl early morning) is het aandeel van traffic behorende in segment 5 (non-hub leisure bestemmingen) relatief hoog, en licht gegroeid van 36% aandeel in 2006 tot 38% aandeel in 2011. Het totaal aantal uitgegeven nachtslots is stabiel over de jaren, op een niveau van ca 38k slots (waarvan ruim 3k op non-historische rechten).
5. Over het gehele jaar genomen, is het aandeel van netwerkvisie segment 1 traffic (hub) in de **piekuren** ca 85%. Er is daarmee weliswaar sprake van aanwezigheid van andere airlines in de piek (w.o. LCC's), maar dit aantal is de afgelopen jaren constant gebleven. Wel zien we een ontwikkeling van toenemende aanwezigheid van mn LCC in de randen van de piek.

Inhoud

Definities en VTB forecast

Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

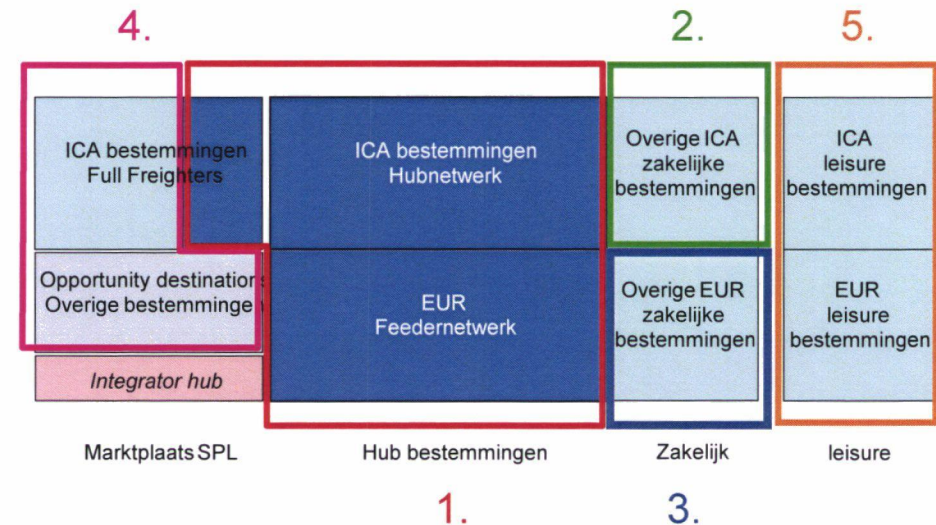
Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

KADER: definitie mainport gebonden verkeer is afgeleid uit “Netwerkvisie”, deel uitmakende van het Alders akkoord

- De mainport onderscheidt zich door het aanbieden van hoogfrequente ICA-verbindingen
- Hoogste prioriteit voor vluchten die *connectivity* verbeteren → volledig accommoderen samenhangend netwerk (omvat het geheel van zowel ICA als noodzakelijke feeder bestemmingen)
- Continu optimaliseren portfolio van bestemmingen om in te spelen op veranderende eisen vanuit markten
- Accommoderen andere netwerk carriers vanwege achterliggende netwerken met ruime keuze aan bestemmingen en frequenties
- Accommoderen point-to-point carriers op belangrijke zakelijke en vracht verbindingen



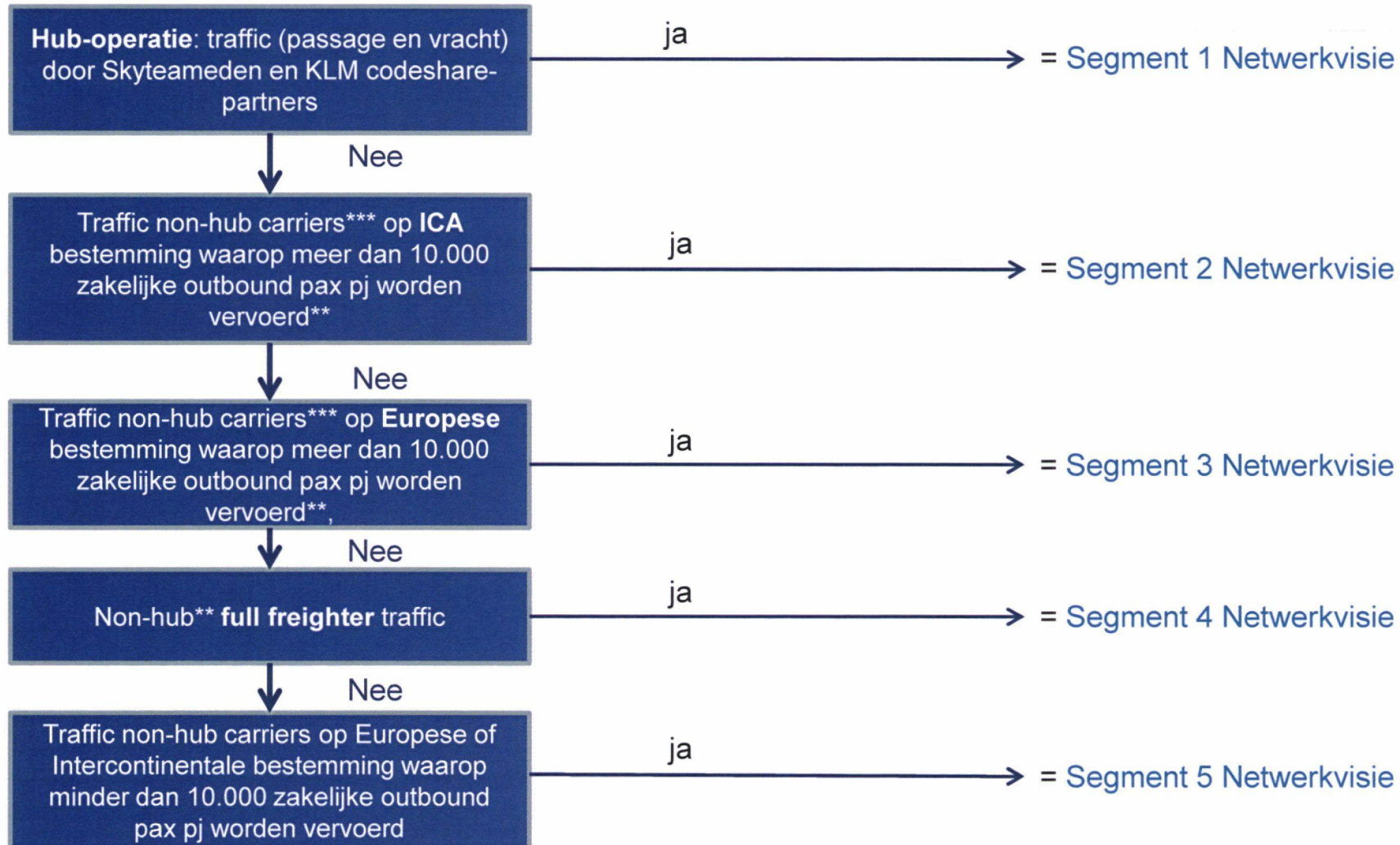
Segmenten:

1. Hub operatie (pax + vracht)
2. Overige carriers zakelijke⁽¹⁾ ICA bestemmingen
3. Overige carriers zakelijke EUR bestemmingen
4. Vrucht
5. Leisure bestemmingen

Zie volgende slide voor definitie segmenten

(1) Definitie “zakelijk”: routes die de grenswaarde halen van tenminste 10.000 zakelijke outbound passagiers per jaar worden als “zakelijk” aangemerkt.

Definitie netwerkvisie segmentering nader uitgewerkt (conform afspraken stuurgroep selectiviteit 27 maart 2012)

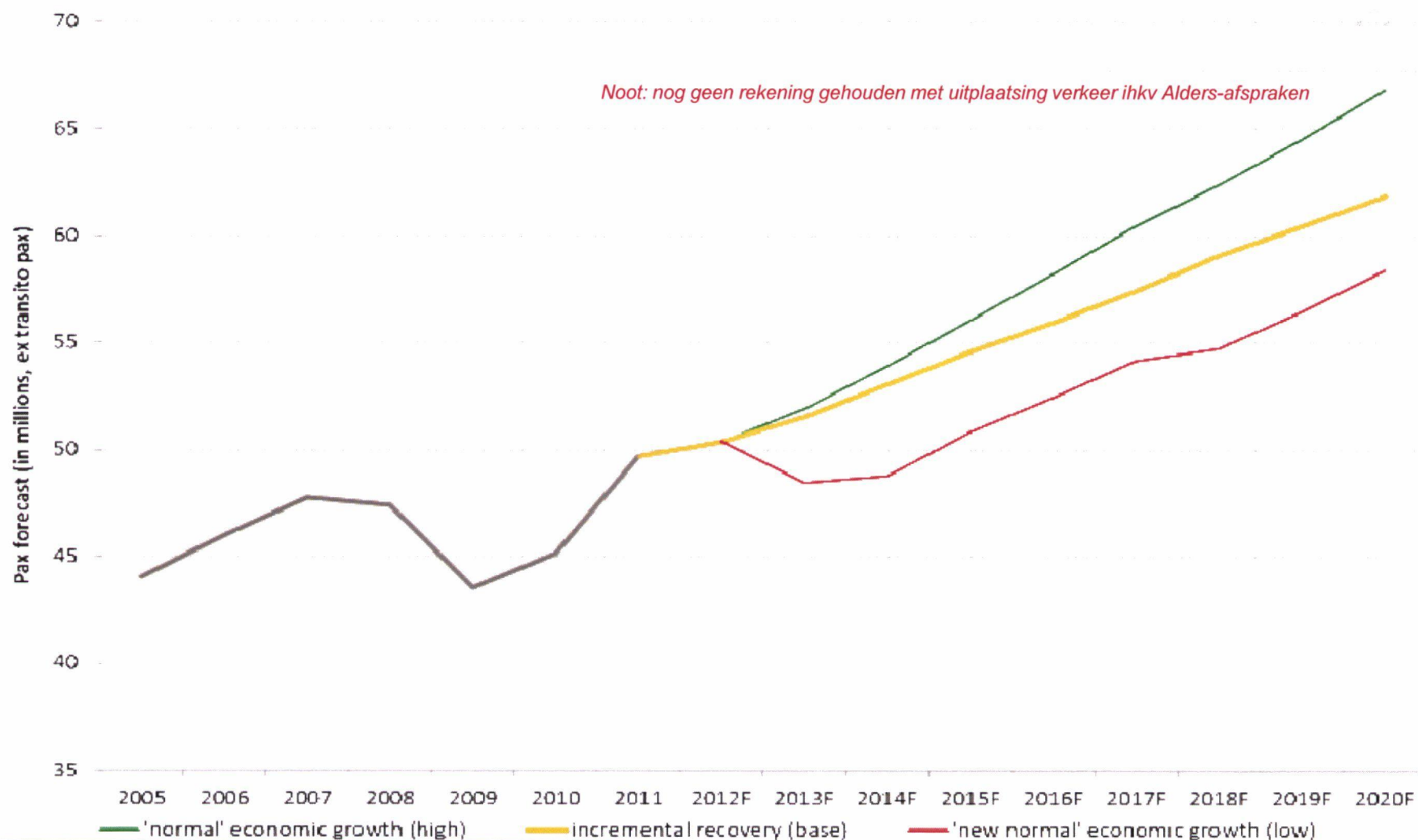


*) De segmenten uit de netwerkvisie Definitie zijn hier gedefinieerd zoals vastgelegd bij stuurgroepvergadering van 27 maart 2012

***) Een bestemming wordt tot dit segment gerekend indien op die bestemming meer dan 10.000 zakelijk outbound pax per jaar worden vervoerd. Het maakt dus niet uit welke carrier die zakelijke passagiers vervoert, het gaat er om dat op die route in totaal op jaarbasis meer dan 10.000 zakelijke passagiers worden vervoerd. Als bijvoorbeeld Delta op een ICA bestemming 6000 zakelijke pax pj vervoert en US Air op diezelfde bestemming 5000 zakelijke pax pj, komt het totaal boven de grenswaarde van 10.000 zakelijke pax en behoort die bestemming dus tot segment 2. Hetzelfde principe geldt voor segment 3 bestemmingen.

****) Een carrier die een deel uitmaakt van Skyteam en een codesharepartner is van KLM.

AMS marktvraag Pax t/m 2020



mm pax	2011	2012F	2013F	2014F	2015F	2016F	2017F	2020F	CAGR 2011-2017	CAGR 2011-2020
High			51,9	53,9	56,0	58,2	60,5	66,8	3,3%	3,3%
Base	49,7	50,4	51,5	53,0	54,6	55,9	57,4	61,9	2,4%	2,5%
Low			48,4	48,8	50,8	52,4	54,2	58,4	1,5%	1,8%