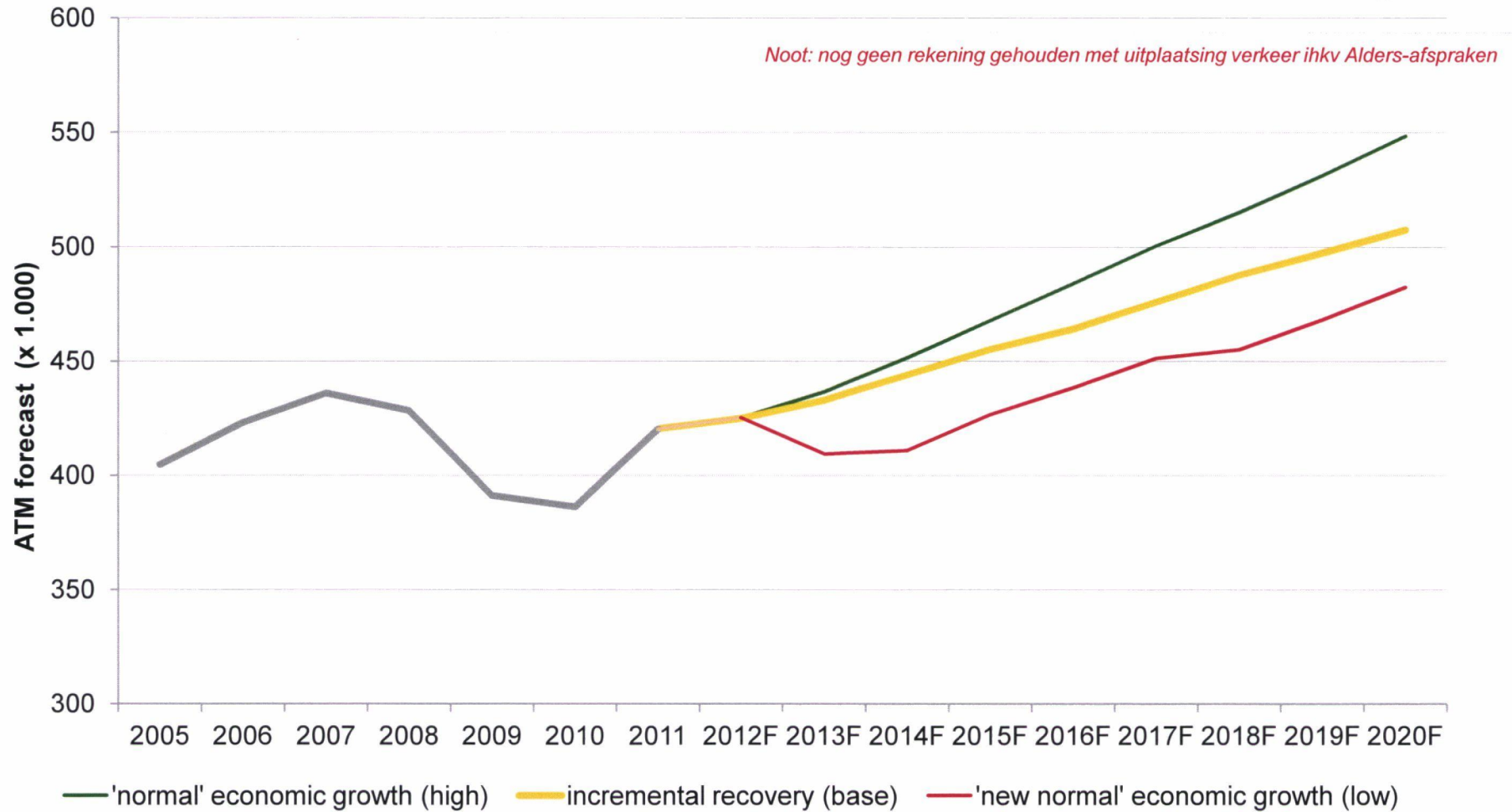


AMS marktvraag VTB's t/m 2020

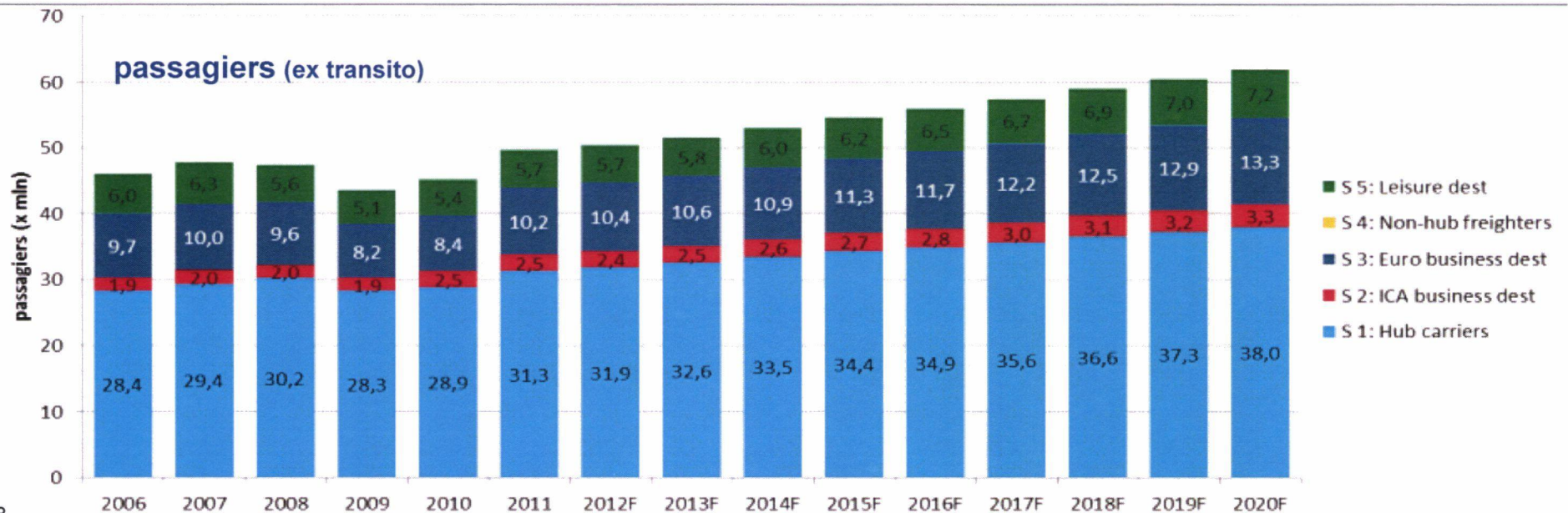
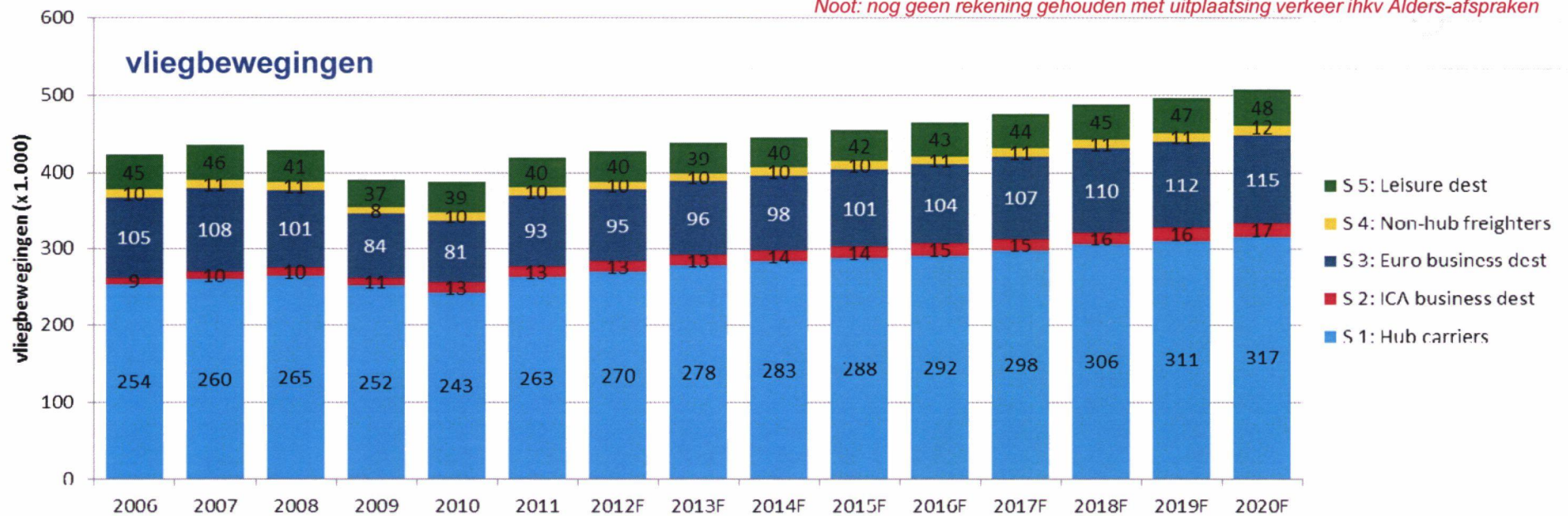


k ATM	2011	2012F	2013F	2014F	2015F	2016F	2017F	2020F	CAGR 2011-2017	CAGR 2011-2020
High			437	451	468	484	500	548	3,0%	3,0%
Base	420	425	433	444	455	464	476	508	2,1%	2,1%
Low			409	411	426	438	451	482	1,2%	1,5%

Bron: Werkgroep Markt (AAS/KLM), maart 2012

AMS marktpraak (base scenario) naar netwerkvisie segmenten

Noot: nog geen rekening gehouden met uitplaatsing verkeer ihkv Alders-afspraken



Inhoud

Definities en VTB forecast

Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

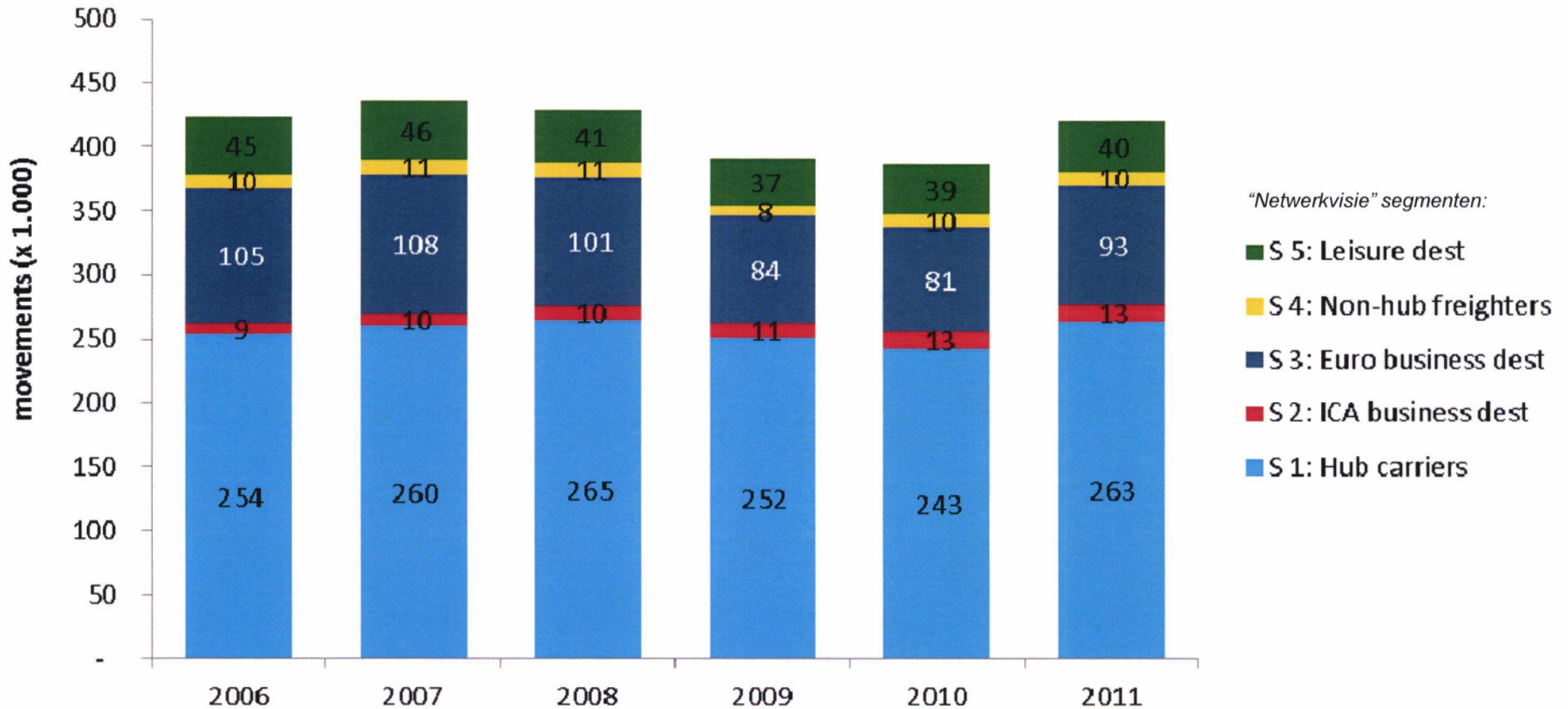
Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

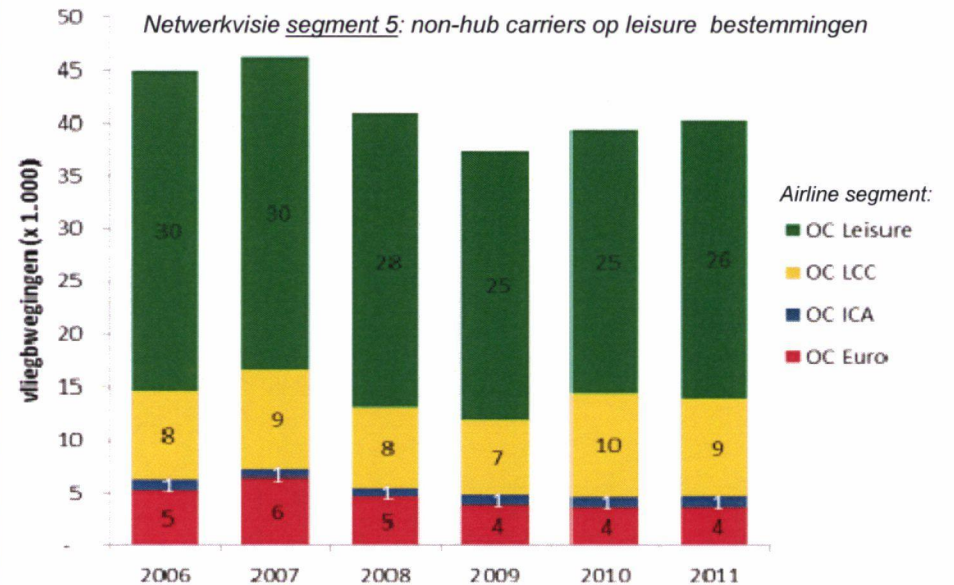
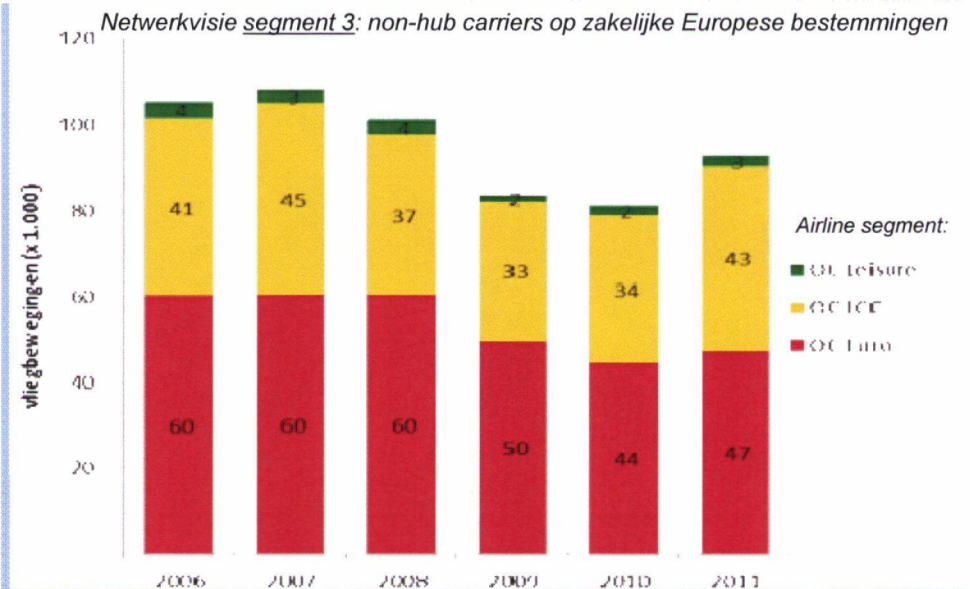
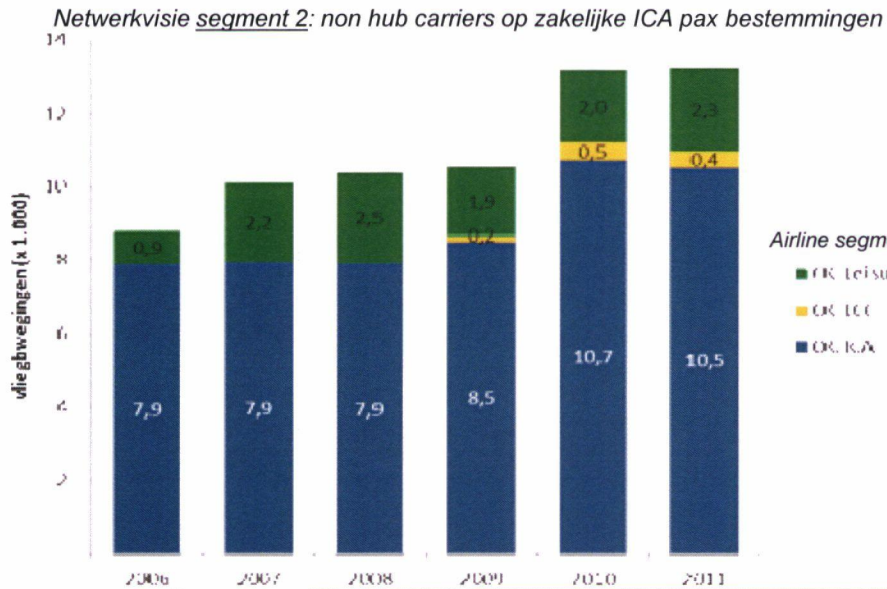
Vliegbewegingen op AMS herstellen enigszins na tickettax en economische crisis; het aandeel hub carriers (segment 1) neemt licht toe van 60% in 2006 tot een niveau van ca 63% in 2011. Het aandeel van segment 5 traffic (op leisure bestemmingen) blijft stabiel door de jaren op ca 10%

Ontwikkeling vtb's, naar Netwerkvisie segmenten



→ On the next slide, the type of airlines operating in segments 3 and 5 is specified into more detail

Netwerkvisie vs airline segmenten: aandeel Europese flag carriers in segment 3 (non-hub carriers op Europese zakelijke bestemmingen) neemt af ten gunste van LCC's. Segment 5 (non-hub leisure traffic) wordt gedomineerd door leisure carriers, maar bevat ook "leisure"-achtig LCC en Europese flag carrier traffic.



Het aantal airlines dat aanspraak kan maken op het Airline Reward Programma is beperkt (met piek van 10 airlines in 2010 en 2011). Hub carriers ontvangen meerendeel van uitgekeerd bedrag

Betalingen aan airlines ihkv Air Reward Programma¹

2007	2008	2009	2010	2011
Hub carriers (3): €852k	Hub carriers (3): €861,1k	Hub carriers (3): €1.697k	Hub carriers (4): €2.270k	Hub carriers (4): €3.331k mln
	ICA carriers (1) €65k	ICA Carriers (2) €351k	ICA carriers (2): €1.186k	LCC's (2): €465k
			LCC's (1): €695k	Leisure carriers (1): €500k
			Leisure carriers (1): €178k	Euro carriers (1): €47k

Vanaf 2009 is maximale bedrag ARP verdrievoudigd

12 ¹ jaartal is jaar waarin betreffende vluchten hebben plaatsgevonden, feitelijke betaling geschiedt het jaar daarop
NB. naast ARP, in 2011 nog off-peak incentive uitgekeerd aan LCC's en Euro carriers

Inhoud

Definities en VTB forecast

Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

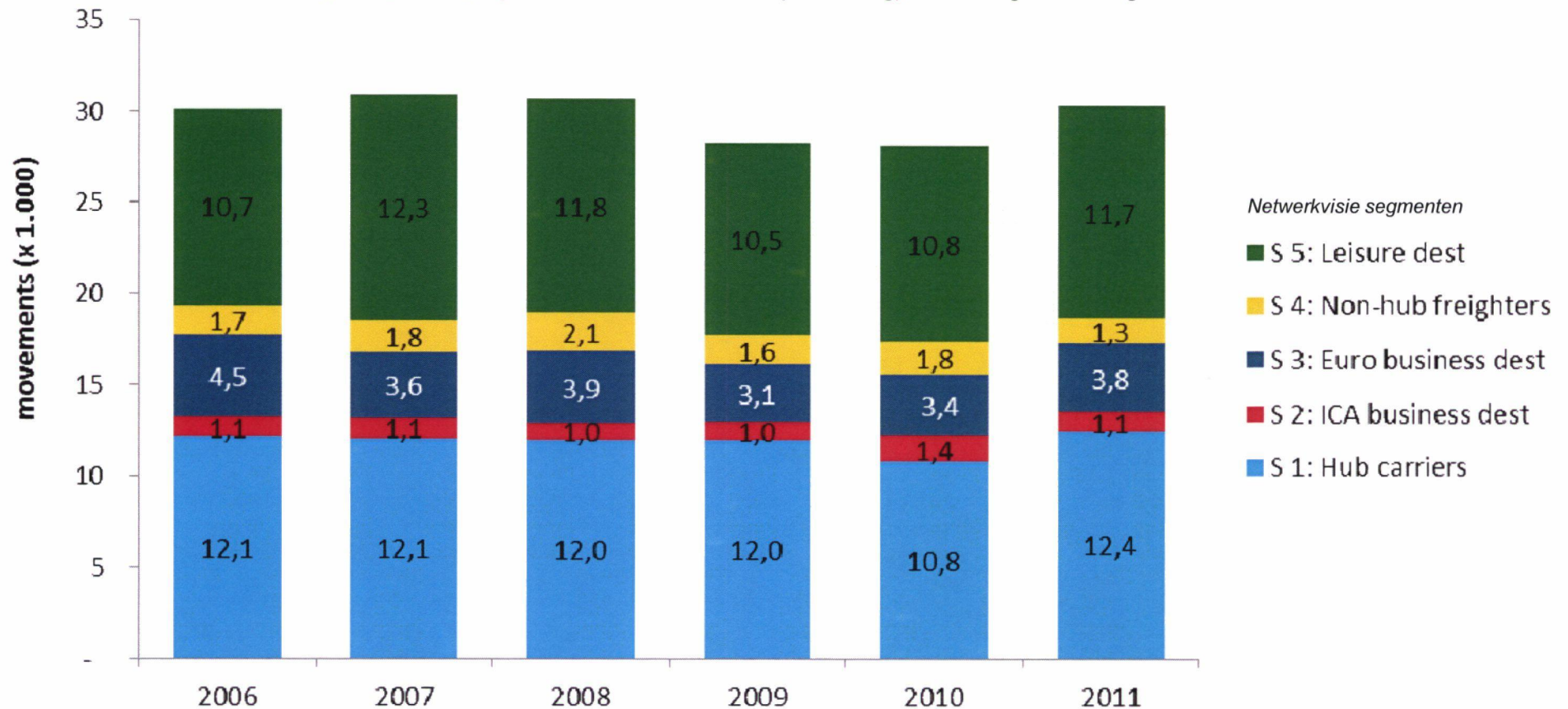
Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

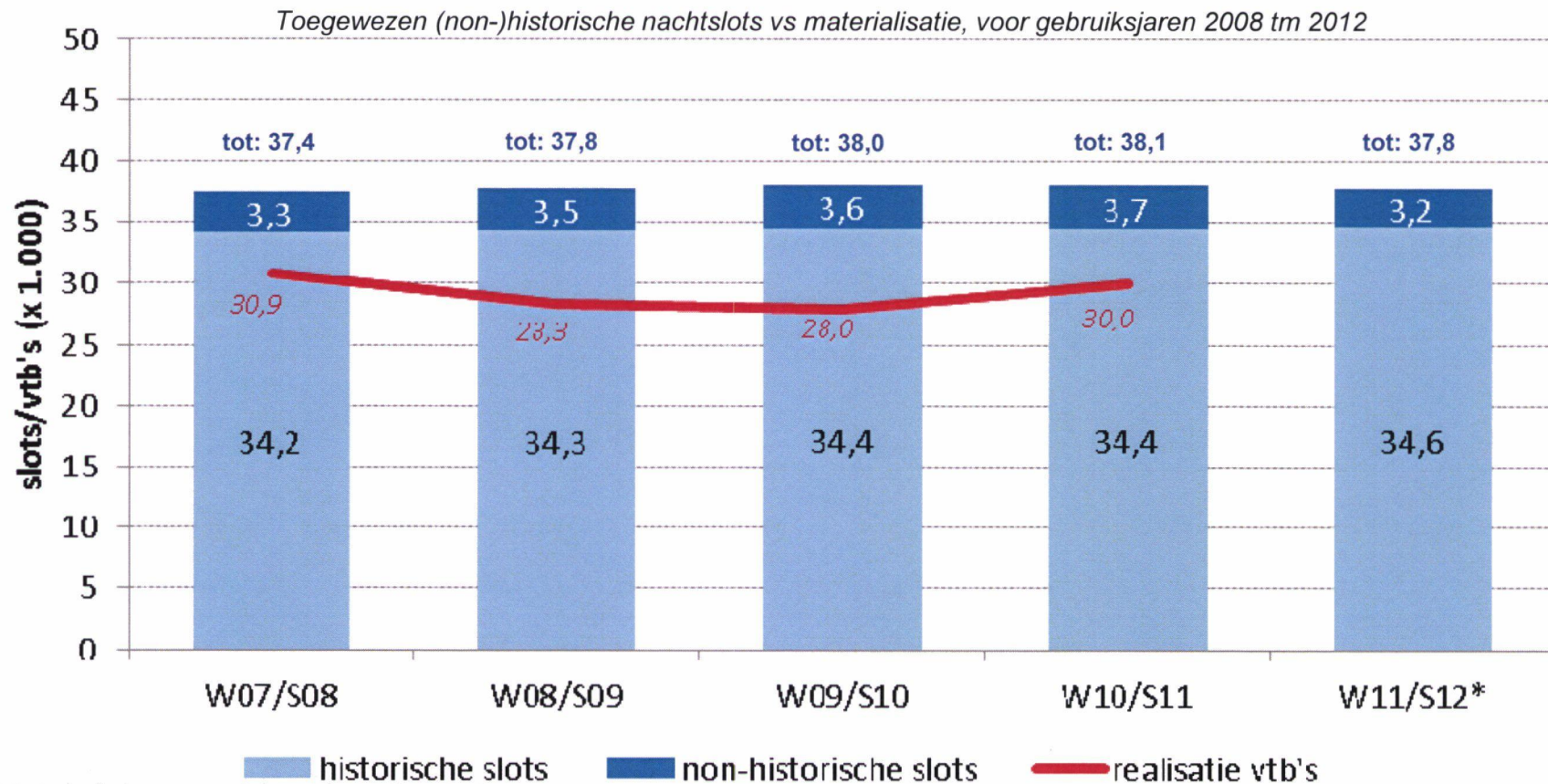
Ook het verkeer in de nacht (23-7uur) beweegt mee in het herstel van de markt, en komt het totaal aantal bewegingen in de nacht uit op 30k in 2011. In de nacht is het aandeel van segment 5 traffic (leisure) met 39% in 2011 relatief hoog

Ontwikkeling vliegbewegingen in de nacht (incl early morning), naar segmentering Netwerkvisie



Nachtslots (23-7uur): lichte stijging in het totaal aantal toegewezen nachtslots in de laatste jaren, van 37.4k in 2008 tot 38.1k in 2011. In 2012 is een lichte daling waarneembaar naar 37.8k, alhoewel het aantal historische nachtslots in 2012 licht stijgt (+200). De materialisatie van het totaal aantal nachtslots in nachtbewegingen blijft relatief laag, en is de laatste drie jaren onder de 80% gebleven.

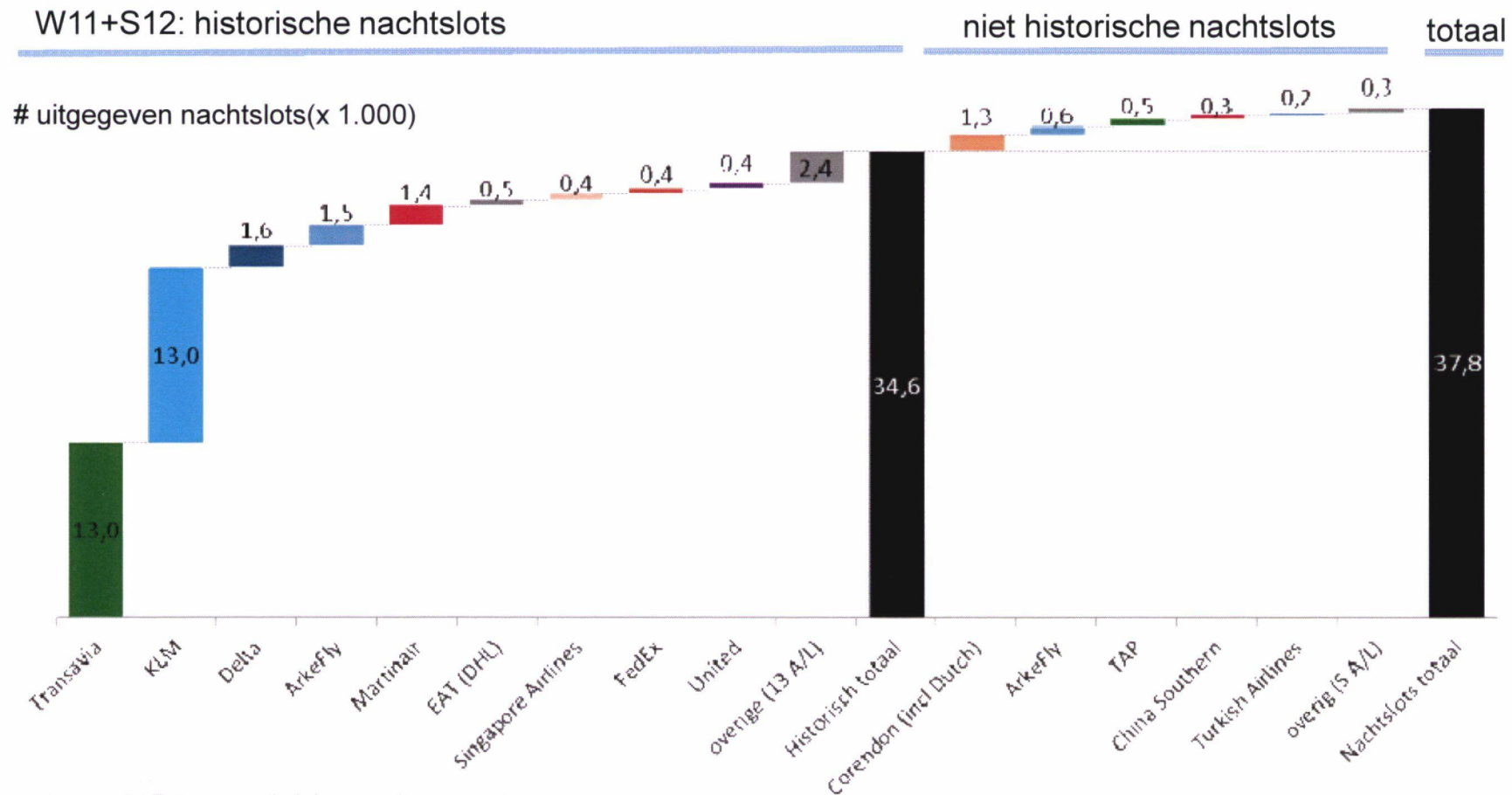
Materialisatie: 82% 75% 74% 79% n.n.b.



*: W07 t/m W11 is gebaseerd op toegewezen nachtslots bij de start van seizoenen, S12 is gebaseerd op toegewezen nachtslots op Slot Return Day (31 Januari 2012) en zou nog iets lager uit kunnen vallen bij de start van S12 eind maart

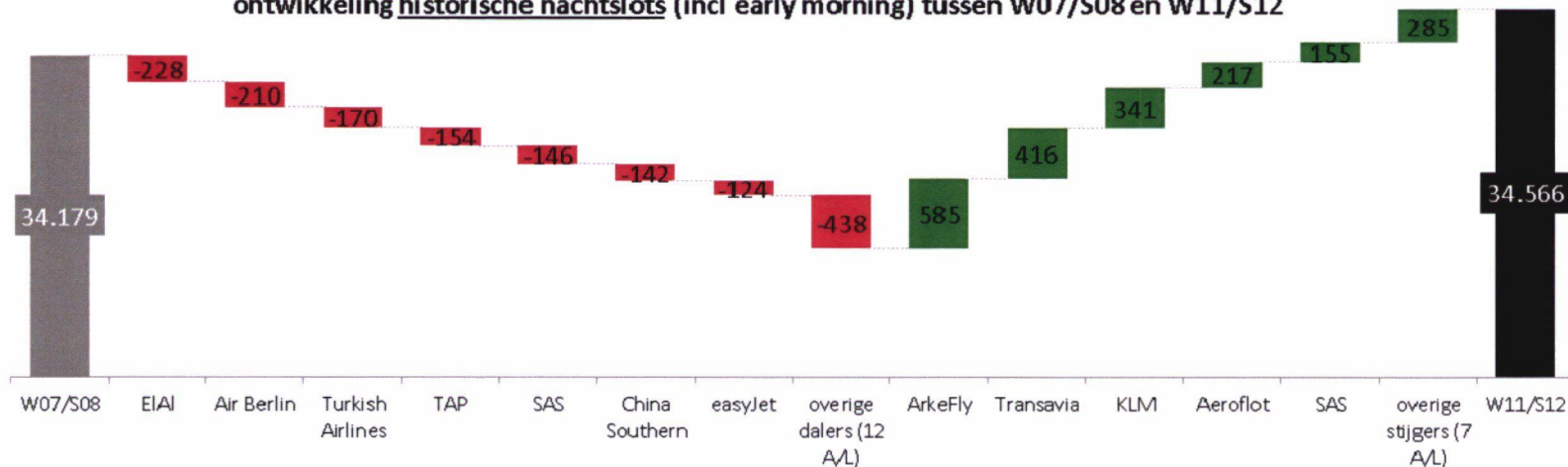
Bron: Stichting Airport Coordination Netherlands, Airport traffic statistieken (actuele tijden)

Nachtslots W11/12: met een aandeel van ca 80% zijn verreweg de meeste historische nachtslots in handen van de KLM groep (incl HV&MP). De ca 3.200 uitgegeven non-historische nachtslots komen met name op conto van Corendon (incl. Corendon Dutch Airlines) en ArkeFly.

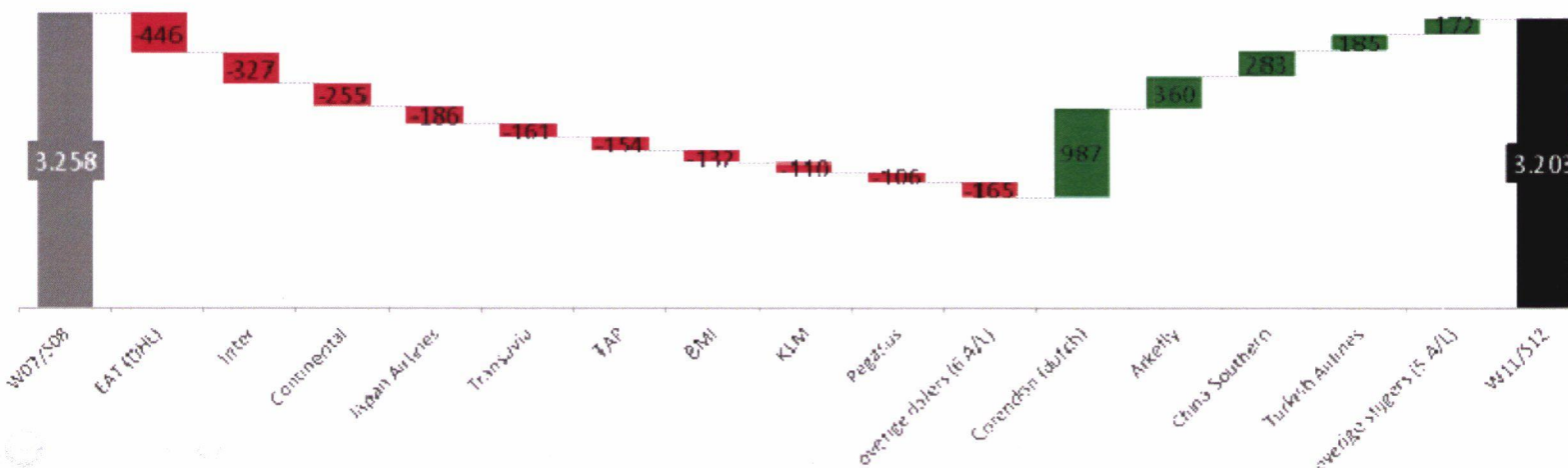


Ontwikkeling nachtslots (23-7uur): circa 19 airlines hebben sinds 2008 historische nachtslots teruggeven (ruim 1.600 slots in totaal). Deze zijn met name teruggevloeid richting ArkeFly, Transavia en KLM. Van alle non-historisch uitgegeven slots sinds 2008, neemt Corendon bijna eenderde voor rekening, gevolgd door ArkeFly.

ontwikkeling historische nachtslots (incl early morning) tussen W07/S08 en W11/S12



ontwikkeling non-historische nachtslots (incl early morning) tussen W07/S08 en W11/S12



*: W07 t/m W11 is gebaseerd op toegewezen nachtslots bij de start van seizoen, S12 is gebaseerd op toegewezen nachtslots op Slot Return Day (31 Januari 2012) en zou nog iets lager uit kunnen vallen bij de start van S12 eind maart

Bron: Stichting Airport Coordination Netherlands

Definities en VTB forecast

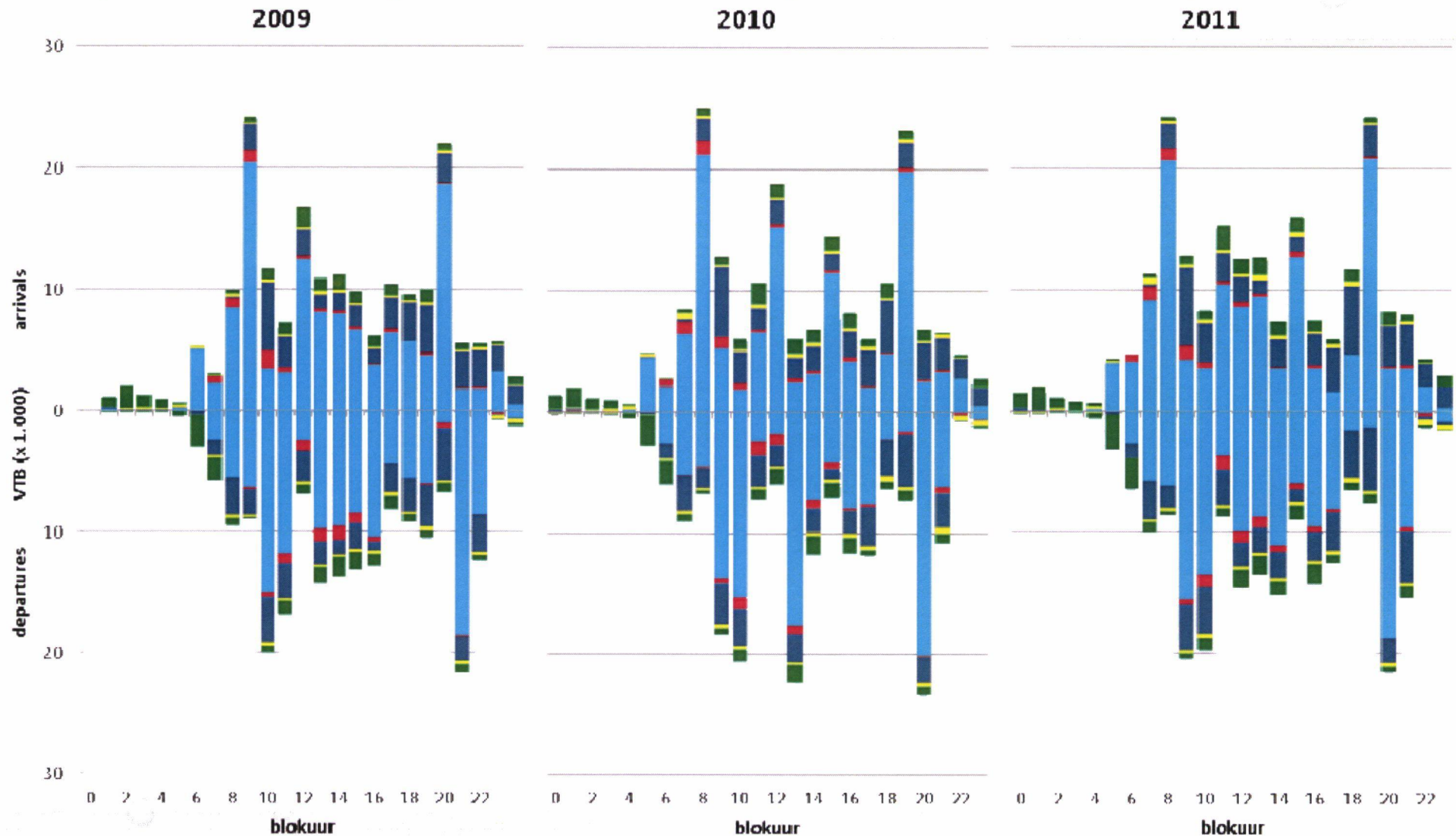
Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

Over het gehele jaar genomen, is het aandeel in de piekuren van segment 1 traffic rond de 85%. Leisure verkeer in segment 5 zit relatief vaker in de off-piek en nacht, en slechts in beperkte mate in de piek, stabiel beeld over tijd (zie bijlagen naar piekontwikkeling per airline segment)



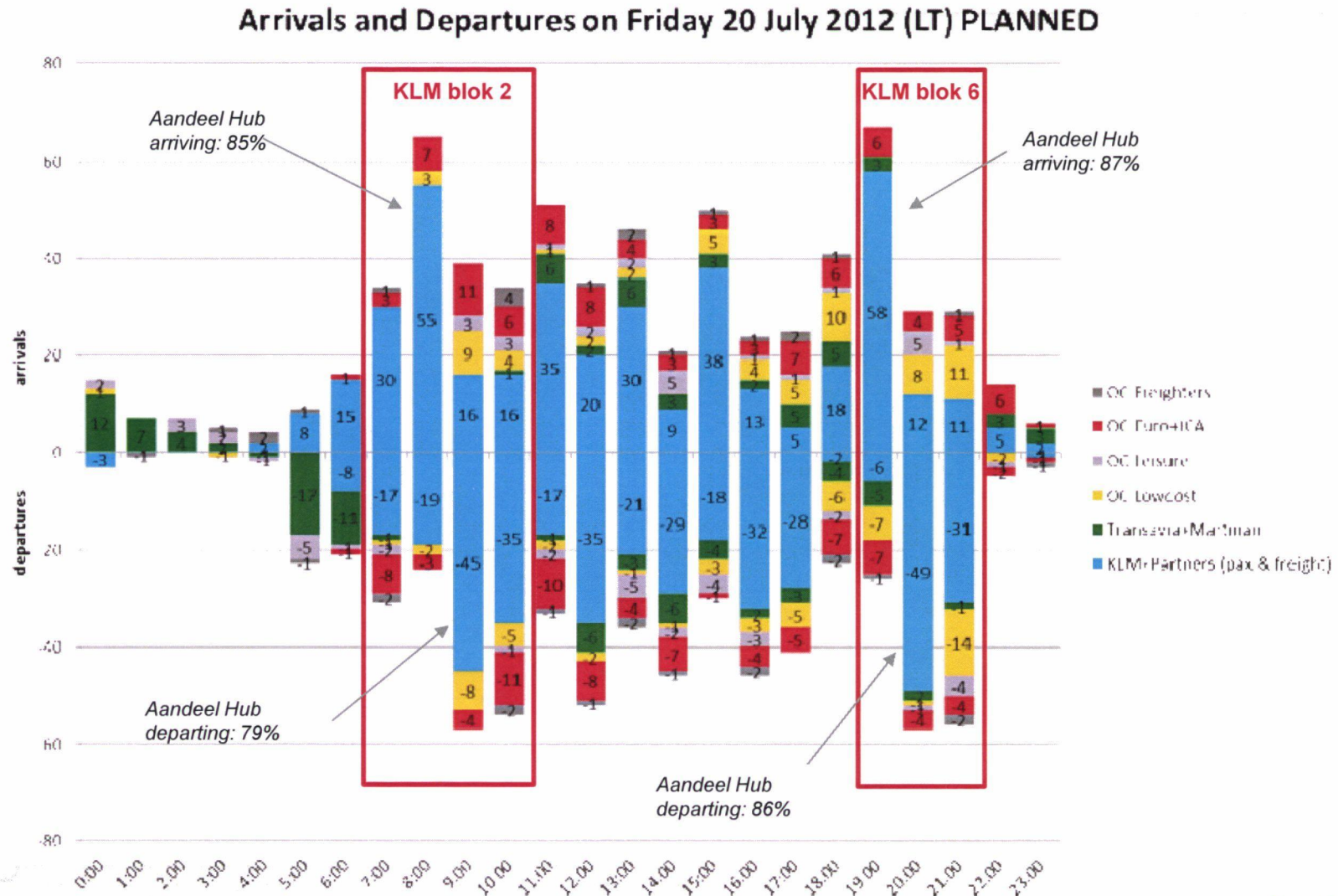
19

Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continu Onderzoek, AAS

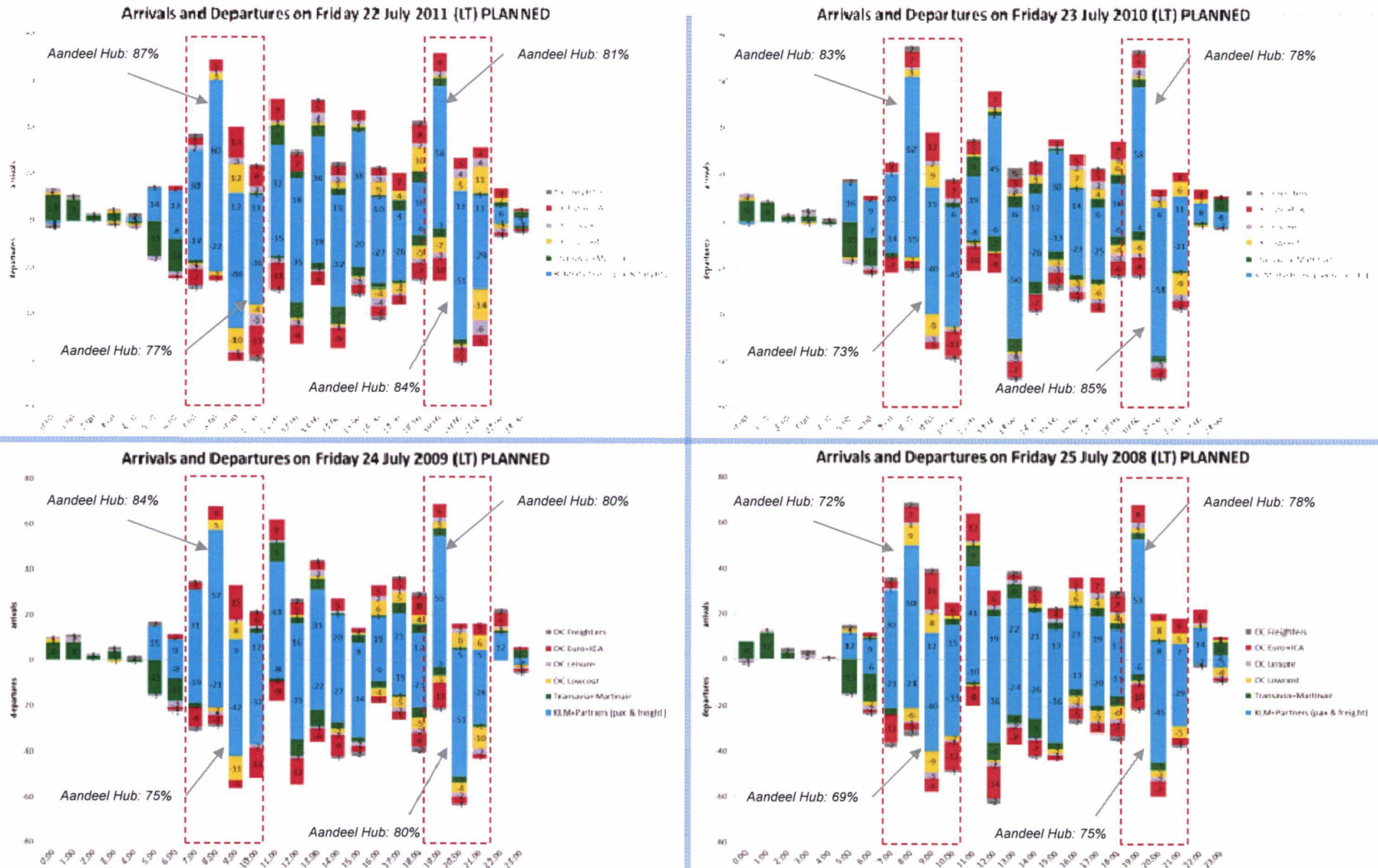


Netwerkwerk visie: ■ segment 1 ■ segment 2 ■ segment 3 ■ segment 4 ■ segment 5

Kijken we naar de planning voor een drukke dag in de zomer van 2012, zien we het blokkensysteem van het hub segment. Drukke momenten zien we met name in blok 2 en blok 6, met in totaal ruim 90 slots per uur. Het aandeel van het hub segment in deze piekuren varieert tussen 79% en 87%, al naar gelang het piek uur.

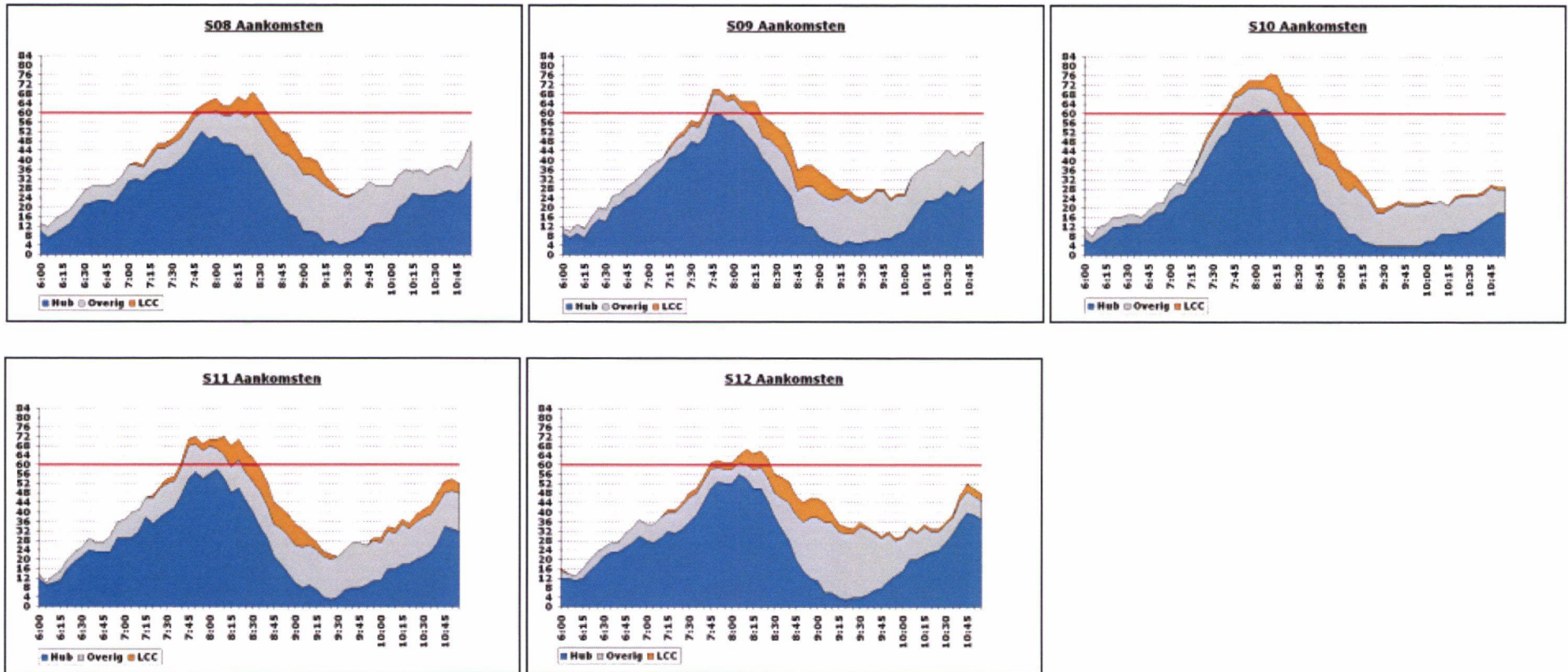


KLM opereert een 7-blokken systeem, muv S10 waarin het een 6 blokken systeem kende. De kenmerkende drukke blokken 2 en 6 zijn door de jaren echter goed zichtbaar. Het aandeel hub in de piekuren is de laatste jaren constant danwel iets gegroeid.



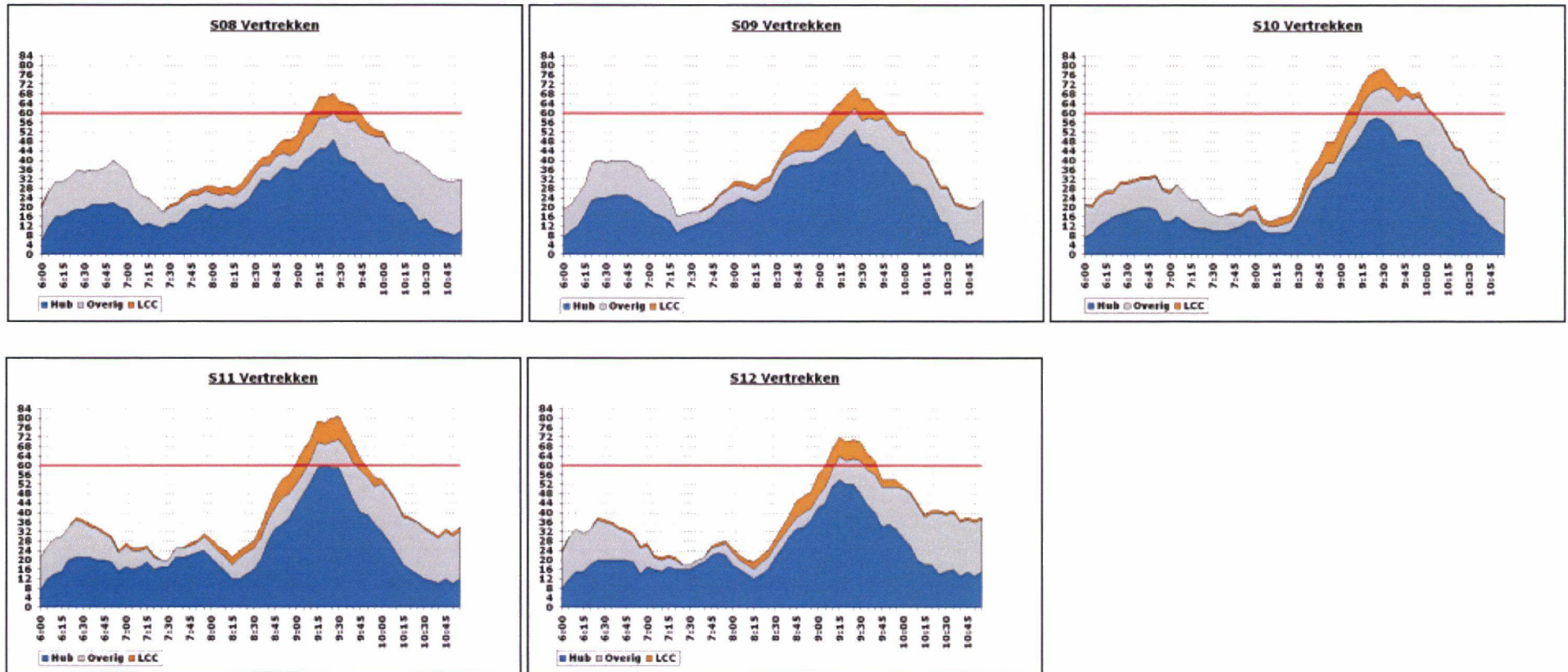
Blok 2 arrivals uitgelicht: ontwikkeling voortschrijdend uur (5 minuten intervals)

De pieken zijn in de laatste jaren steeds verder afgevlakt, LCC airlines zitten met name in de randen van de pieken, en de aanwezigheid van overige carriers in het hart van de piek is afgenomen.



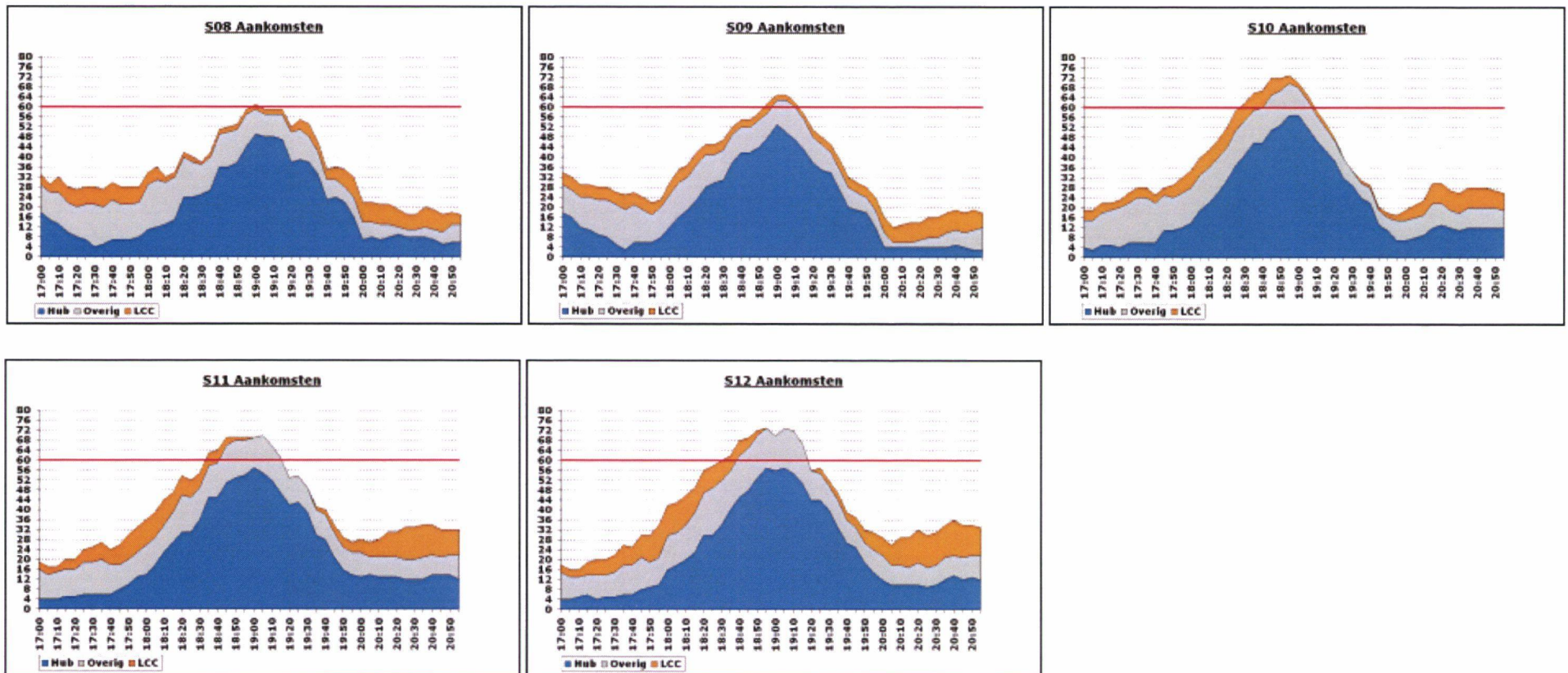
Blok 2 departures uitgelicht: ontwikkeling voortschrijdend uur (5 minuten intervals)

Ook hier zien we dat de piek van het Hub segment in S12 wat verder is afgevlakt. Alsnog redelijke aanwezigheid van LCC airlines in het hart van de piek, maar deze is niet toegenomen in de afgelopen jaren.



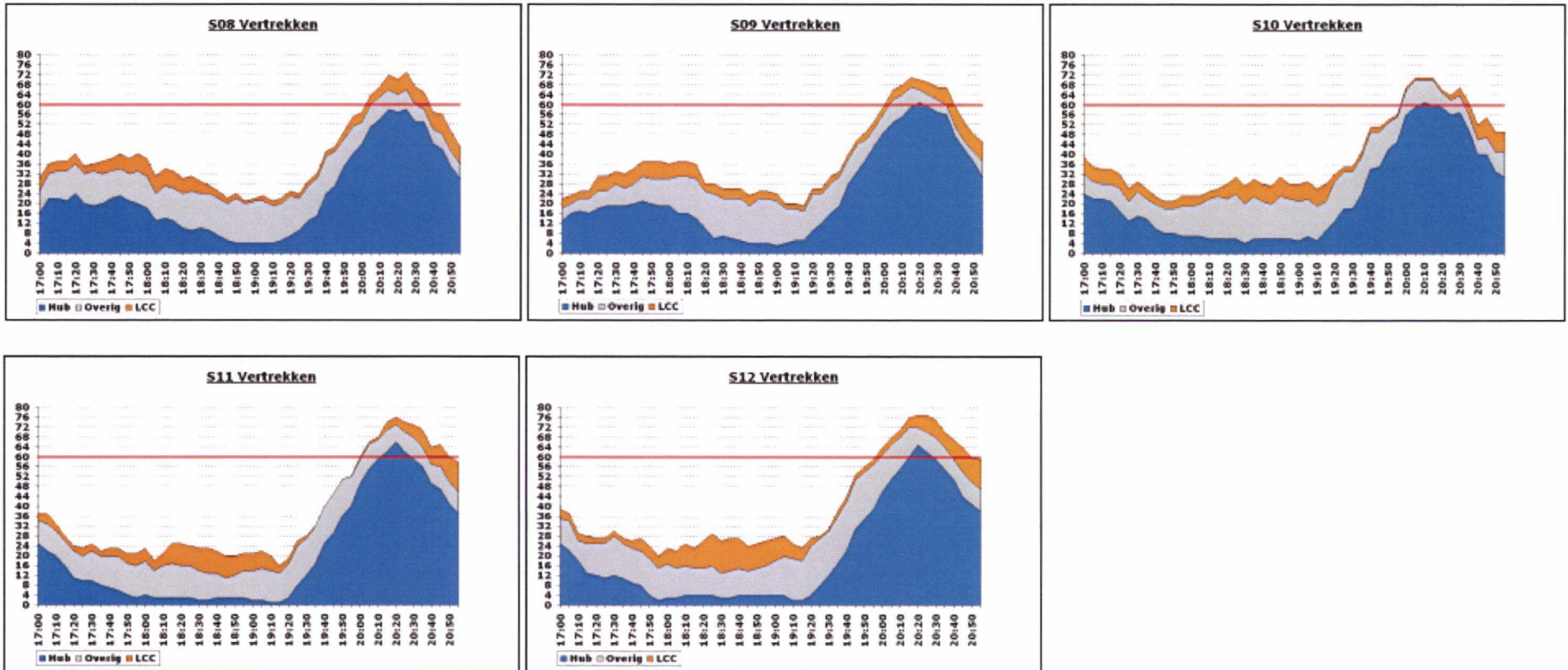
Blok 6 arrivals uitgelicht: ontwikkeling voortschrijdend uur (5 minuten intervals)

Duidelijke ontwikkeling zichtbaar van groei van LCC carriers in de randen van de piek, overigens nauwelijks aanwezig in het “hart” van de piek.



Blok 6 departures uitgelicht: ontwikkeling voortschrijdend uur (5 minuten intervals)

Na een daling in S09 en S10, zien we het aantal LCC carriers in het hart van de piek in S11 en S12 weer toenemen naar het niveau van S08 (deels ook ten koste van overige carriers in de piek).



Inhoud

Definities en VTB forecast

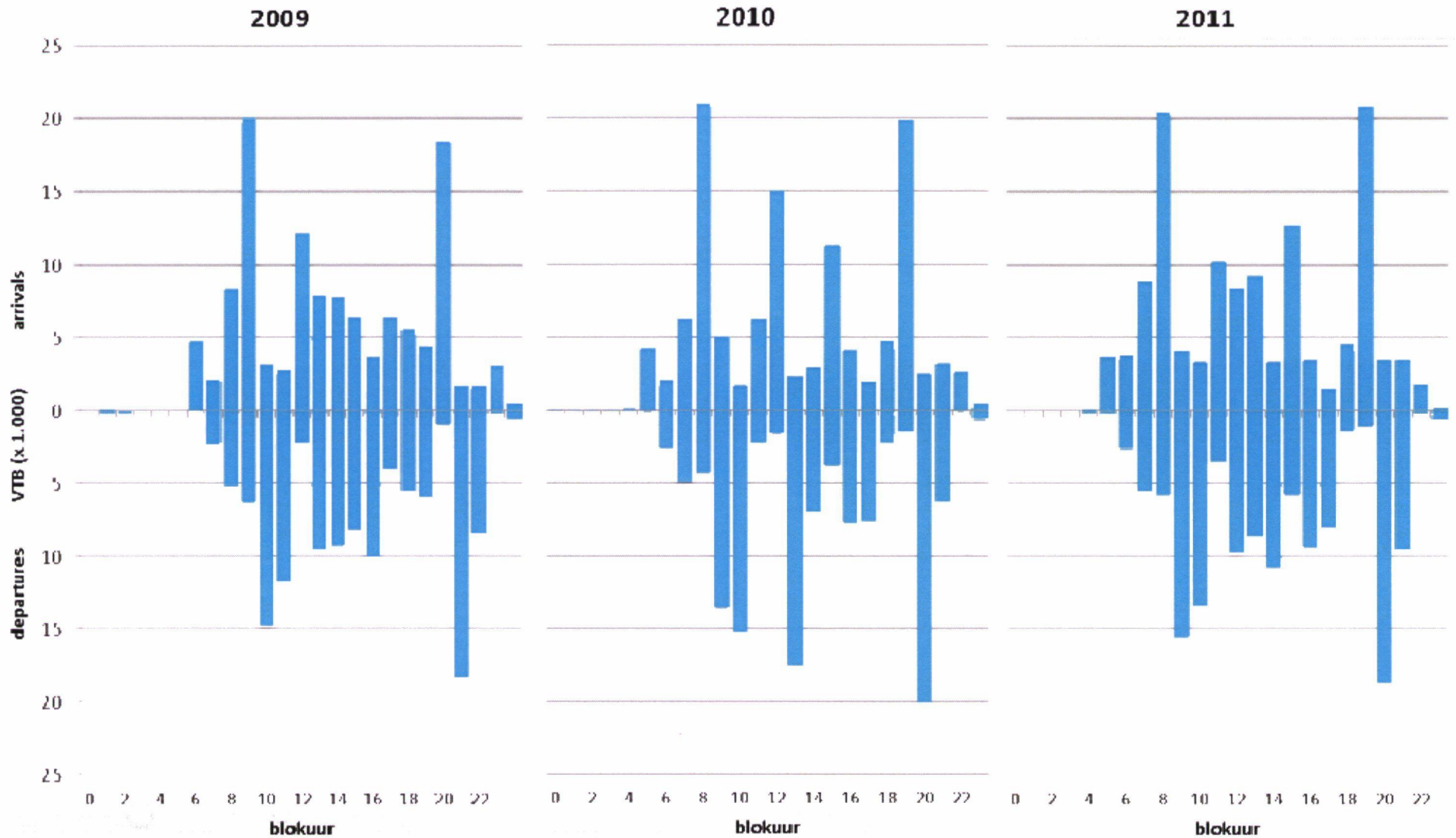
Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokkering per airline segment

Hub segment (pax): volledig in netwerkvisie segment 1

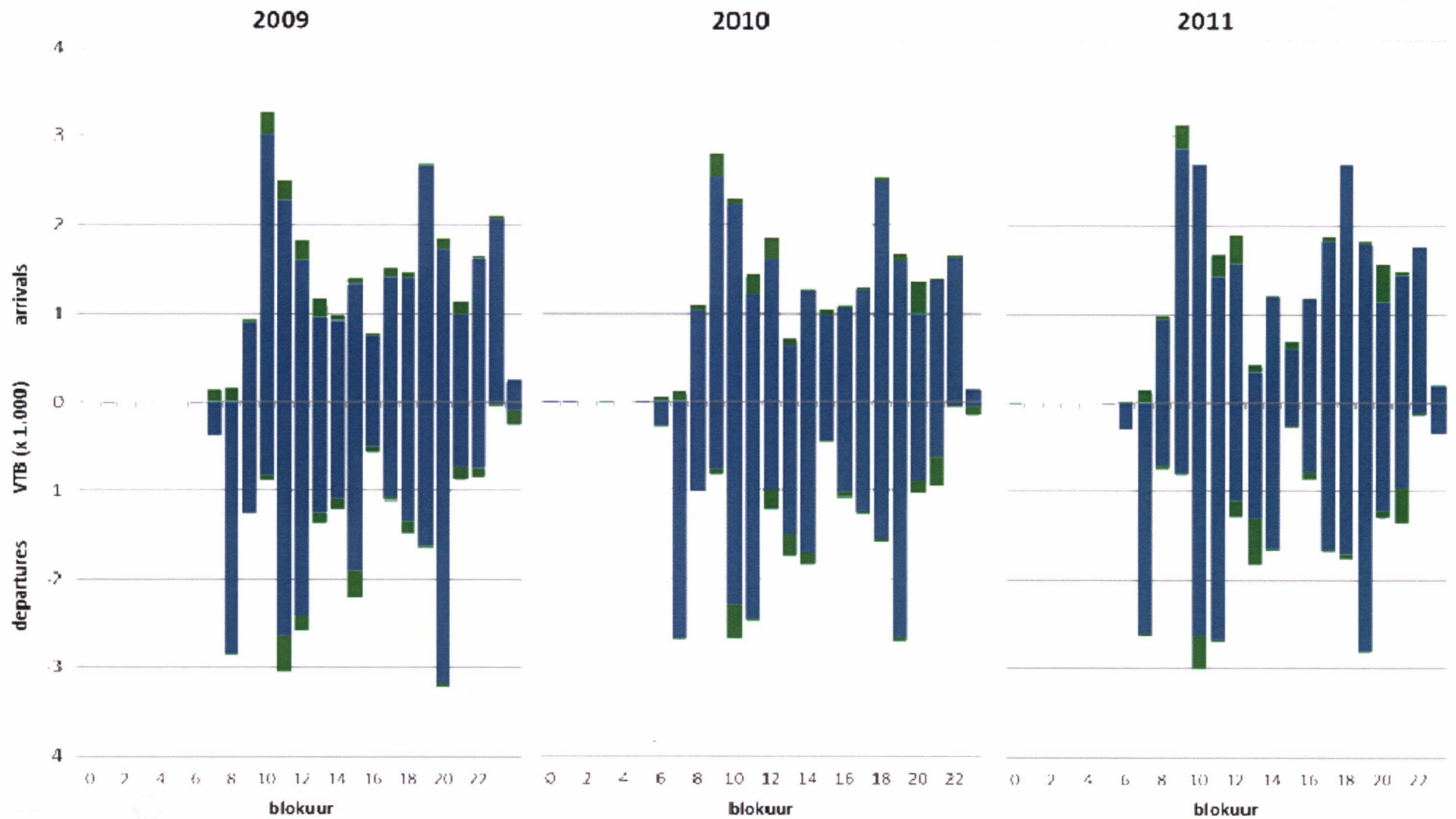


27 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continu Onderzoek, AAS

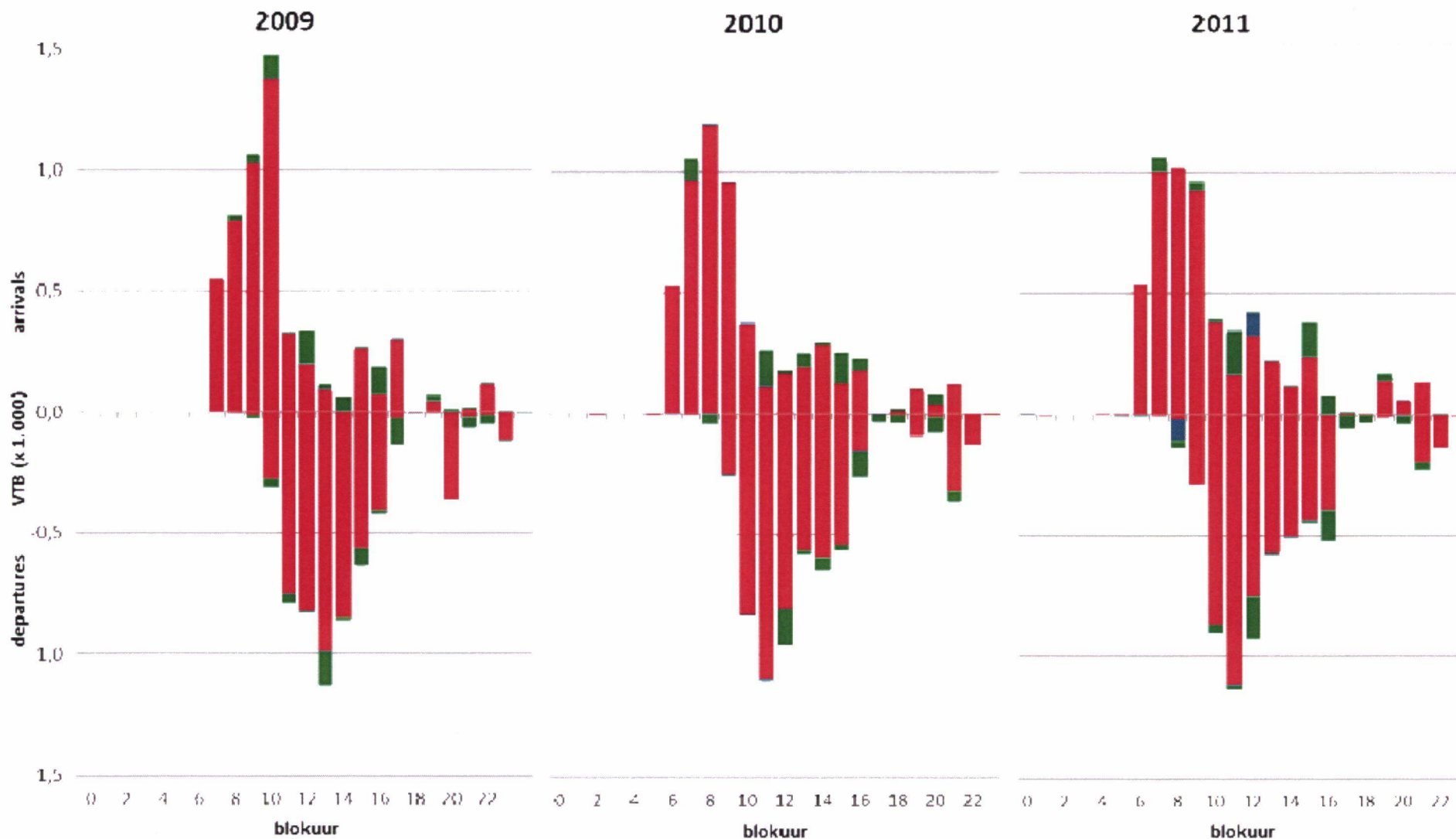


Netwerkwk visie: ■ segment 1 ■ segment 2 ■ segment 3 ■ segment 4 ■ segment 5

Euro segment: overwegend in netwerkvisie segment 3 en voor klein deel in segment 5 (leisure)



ICA segment: overwegend in netwerkvisie segment 2 en voor klein deel in segment 5 (leisure)



29 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continuu Onderzoek, AAS



Netwerkwerk visie: ■ segment 1 ■ segment 2 ■ segment 3 ■ segment 4 ■ segment 5

LCC segment: ochtend valt in off-piek van hub, met name segment 3 traffic en voor een deel segment 5 (met name in de middag)



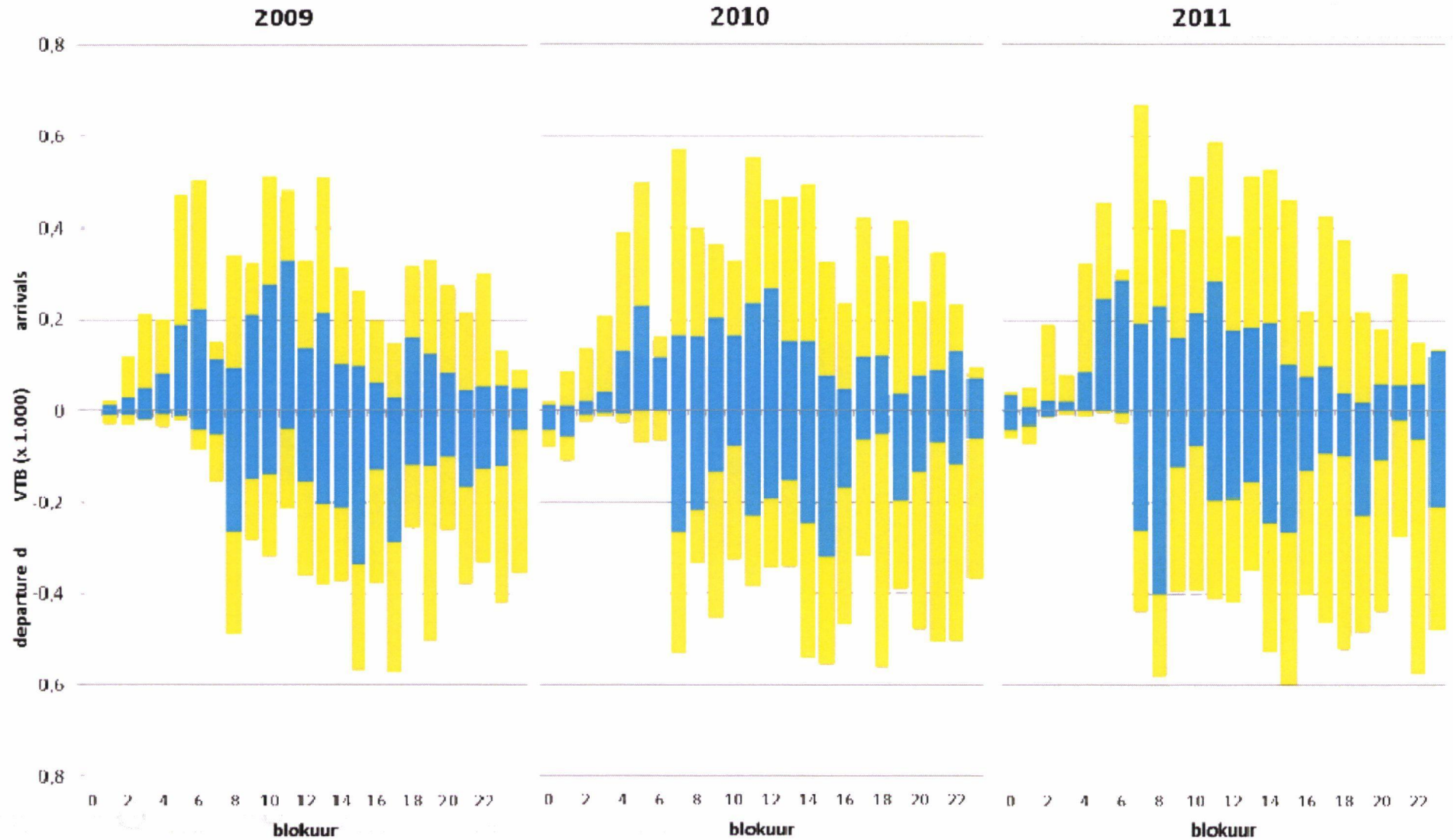
30

Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continu Onderzoek, AAS



Netwerkwijk visie: ■ segment 1 ■ segment 2 ■ segment 3 ■ segment 4 ■ segment 5

Freighter segment: steeds meer in netwerkvisie segment 4. In absolute zin beperkt aantal vluchten, verspreid over de hele dag



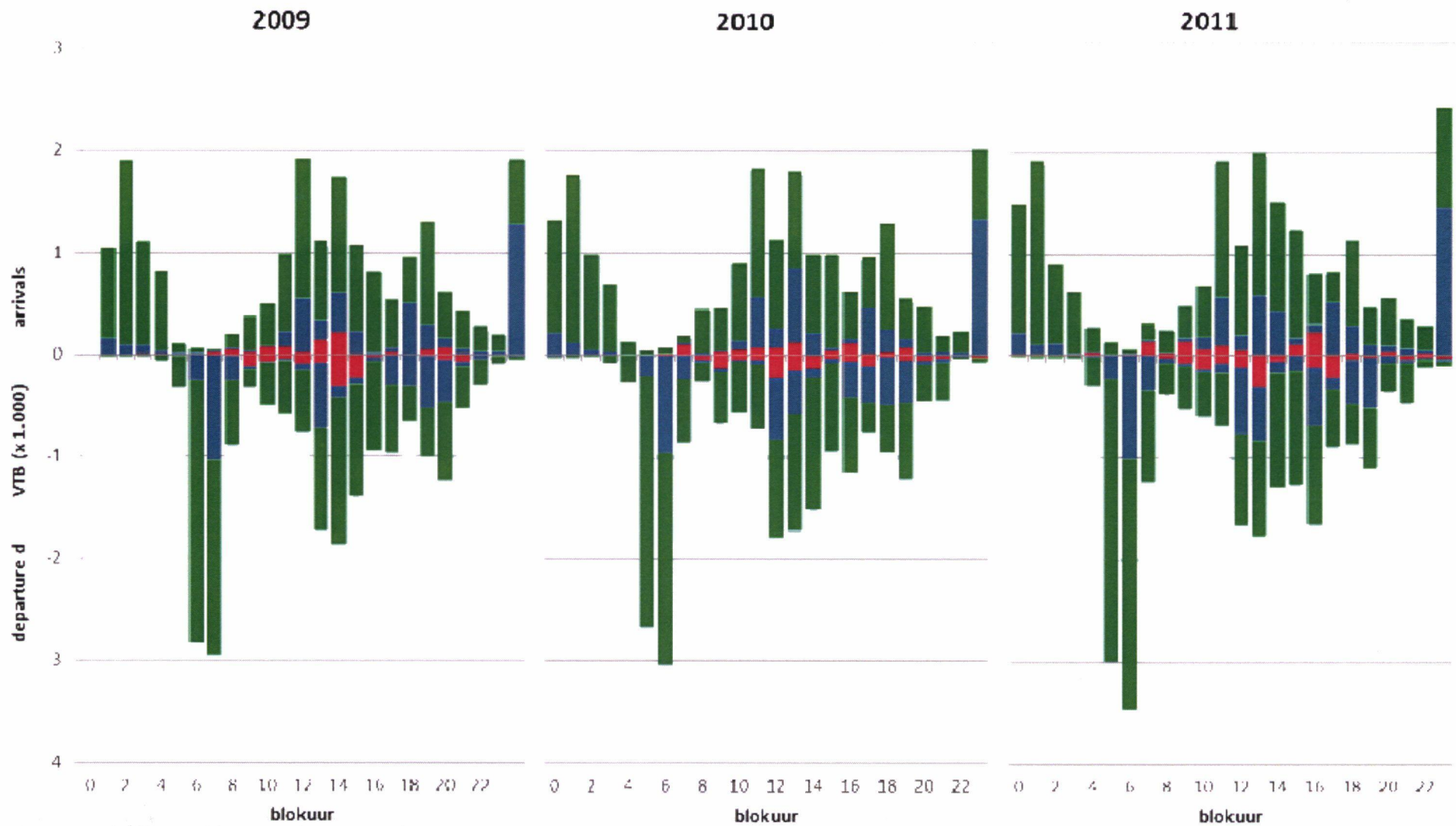
31

Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continu Onderzoek, AAS



Netwerkwis: ■ segment 1 ■ segment 2 ■ segment 3 ■ segment 4 ■ segment 5

Leisure segment: grootste aandeel niet-mainport gebonden verkeer (segment 5), aanzienlijke aanwezigheid in de nacht.



32 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
Continu Onderzoek, AAS



Netwerkwijk visie: ■ segment 1 ■ segment 2 ■ segment 3 ■ segment 4 ■ segment 5

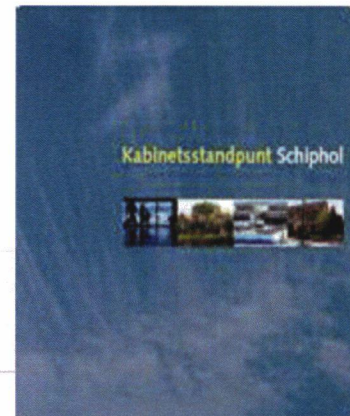
Bijlage 3 Segment definitie (WG "Markt" KLM/AAS)

Segment definitie (WG "Markt"/CVO)	VTB's (x 1.000)			Groeï	
	2006	2012F (LE mei'12)	Δ	Index Abs.	CAGR
Hub- operatie	254	269	15	105,9	1,0%
Transavia/Martinair	39	27	-12	68,8	-6,0%
OC-Lijndiensten	74	61	-13	82,4	-3,2%
LCLF (ex HV)	33	41	8	125,1	3,8%
OC-Full Freighter	10	10	-1	93,2	-1,2%
Leisure (ex HV/MP)	13	16	3	122,3	3,4%
Totaal	423	423	0	100,1	0,0%

Achtergrond Alderstafel

- Tweede Kamer wil verdere ontwikkeling van Mainport (April 2006):
 1. Positie van Schiphol als Mainport behouden en versterken: ruimte voor groei
 2. Hinder, vooral in het buitengebied, zoveel mogelijk beperken

- Eind 2006: Start Tafel van Alders
 - Deelnemers: Regio (politiek en bewoners), Luchtvaartpartijen (Schiphol, KLM en LVNL) en Ministeries (V&W, VROM)
 - Doel: Gezamenlijk advies over verdere groei van Schiphol tot 2020
 - Oktober 2008: Aldersakkoord over ontwikkeling naar 2020
 - Operationeel concept
 - Hinderbeperking
 - Verbeteren leefomgeving
 - Nieuw geluidsstelsel

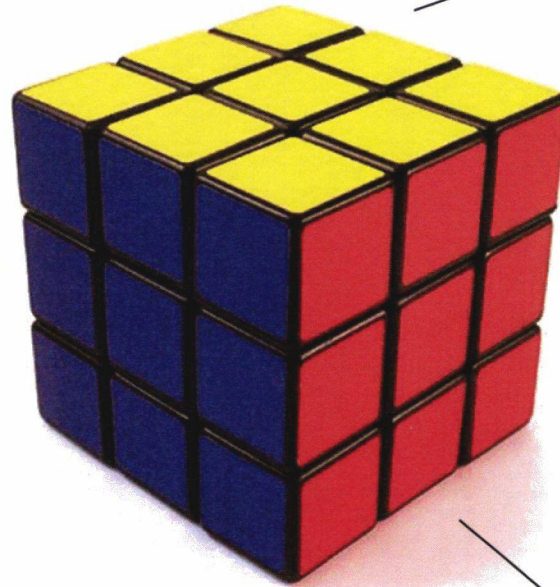


Aldersakkoord Schiphol 2008

Het advies is een samenhangend geheel: één en ondeelbaar:

Ontwikkeling Mainport

- Groei naar 580.000 bewegingen in 2020
 - 510.000 op Schiphol
 - 70.000 op regionale velden
- Nieuw ATM-concept
- Nieuw geluidsstelsel
- Selectiviteit



Hinderbeperking

- Cap op aantal bewegingen tot 2020
- CDA's met vaste naderingsroutes
- Selectiviteit in het gebruik van Schiphol

Leefomgeving

- Stichting Leefomgeving Schiphol

Selectiviteitsbeleid

Convenant 'Behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol'

- Ondertekenaars: NV Luchthaven Schiphol en Ministerie IenM (voormalig V&W en VROM)

Het selectiviteitsbeleid bestaat uit 2 belangrijke onderdelen:

- Het scheppen van regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer met een omvang van totaal 70.000 vtb's
 - Aldersadvies Eindhoven 2010: Fase I (tot 2015) 10.000 vtb's, Fase II (na 2015) 15.000 vtb's
 - Aldersadvies Lelystad 2012: Fase I (tot 2015) onderhoudsfunctie, Fase II (na 2015) 25.000 vtb's, Fase III (na 2015) 20.000 vtb's
- Het stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol door verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling
 - Uitwerking selectiviteitsmaatregelen ('matrix') 2011 / 2012, Selectiviteitsoverleg Schiphol (Bien, Rutten, Elbers)

Uitvoering selectiviteitsbeleid

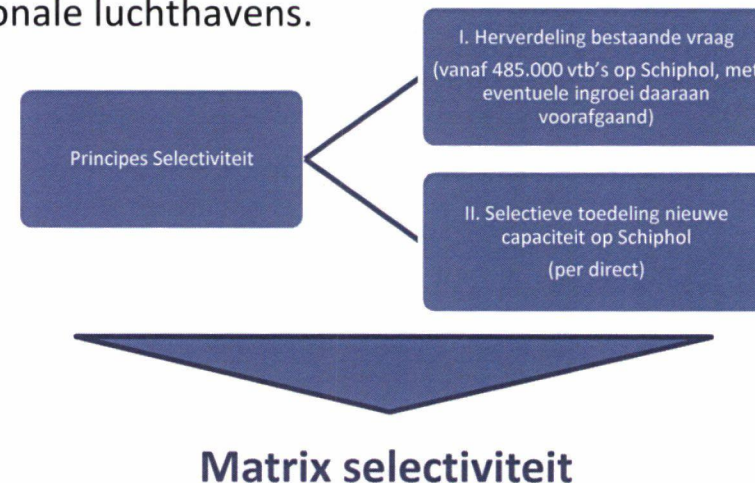
Doelstelling:

- Behoud en versterking van de mainport functie en de netwerkqualiteit, zoals die vanaf Schiphol wordt geleverd: **mainportgebonden verkeer stimuleren op Schiphol en het aantrekkelijk maken voor niet-mainportgebonden verkeer op de regionale luchthavens.**

Twee belangrijke onderdelen:

1. Het scheppen van extra regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer met een omvang van totaal 70.000 vliegtuigbewegingen
2. Stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol door verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling en stimuleringsbeleid voor niet-mainportgebonden verkeer op de regionale luchthavens.

Selectiviteitsbeleid langs 2 principes:



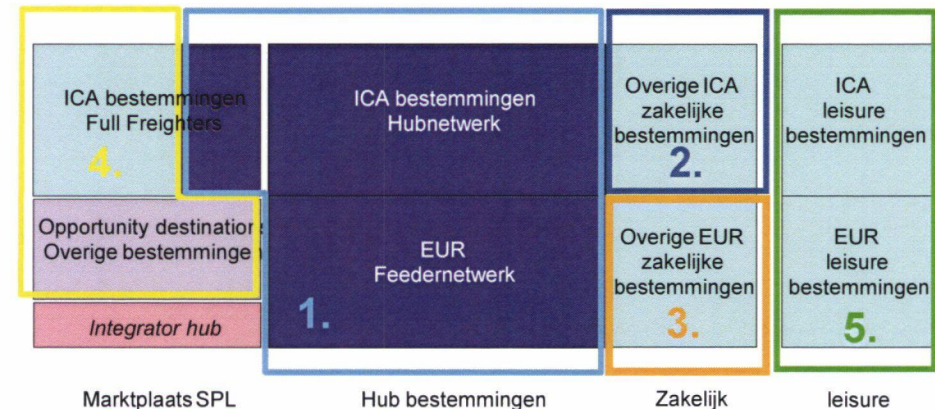
Matrix selectiviteit		1.Slotallocatie	2.Nachtcapaciteit	3.Piekuurcapaciteit	4.Tarieven	5.Operationele restricties	6.Marketing en acquisitie	7.Faciliteiten
Herverdeling bestaande vraag	A. Mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Slots behouden</u> • <u>Slots ruilen, leasen</u> • <u>Slotabuse systeem en sancties handhaven</u> • <u>Secondary slottrading</u> Vanaf heden en bij schaarste 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Slots behouden</u> <p>Vanaf heden</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Piekuurcapaciteit pas verhogen wanneer daar behoefte naar is vanuit de hub-operatie</u> • <u>Aanpassingen in de dienstregelingen van het hub-netwerk</u> <p>Vanaf heden</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>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</u> <p>Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd</p>		<ul style="list-style-type: none"> • <u>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</u> <p>Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Infra aanpassingen/ investeringen in lijn met de behoeftes vanuit het stelsel van samenwerkende luchthavens</u> • <u>Service differentiëren per luchthaven</u> <p>In 2011-2012 uitwerken in cap prognose AAS 2012-2016</p>
	B. Niet-mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Slotabuse systeem en sancties handhaven</u> <p>Vanaf heden</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Vrijgekomen nachtslots op Schiphol toedelen aan mainportgebonden verkeer</u> <p>Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Secondary slottrading</u> • <u>Aanpassingen in de dienstregelingen van niet-mainportgebonden verkeer stimuleren om buiten de pieken te opereren.</u> <p>Bij schaarste</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>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</u> • <u>Tarieven differentiëren</u> <p>Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Aanpassing/ aanscherping operationele restricties op Schiphol voor lawaaiige toestellen</u> • <u>P-RNAV verplichten onder bepaalde omstandigheden</u> • <u>Operationele restrictie voor klein verkeer in de pieken 2011-2012</u> 		
Selectieve toedeling nieuwe capaciteit	Mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Slots met voorrang uitgeven d.m.v. priority rules en local guideline</u> <p>Vanaf heden</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Vrijgekomen nachtslots van niet-mainportgebonden verkeer op Schiphol</u> • <u>alloceren aan mainportgebonden verkeer</u> <p>Vanaf heden</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Piekuurcapaciteit pas verhogen wanneer daar behoefte naar is vanuit de hub-operatie</u> • <u>Off-peak programma evalueren en bezien in nieuw mainportgerelateerd Airline Reward Programma conform prioritering netwerkvisie</u> • <u>Afspraken over CDA's en in de capaciteitsdeclaratie opnemen</u> <p>Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>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</u> <p>Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd</p>		<ul style="list-style-type: none"> • <u>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</u> <p>Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Infra aanpassingen/ investeringen in lijn met de behoeftes vanuit het stelsel van samenwerkende luchthavens</u> • <u>Service differentiëren per luchthaven</u> <p>In 2011-2012 uitwerken in gebruikprognose AAS 2012-2016</p>
	Niet-mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • <u>D.m.v. priority rules en local guideline ontmoedigen</u> <p>Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd</p>				<ul style="list-style-type: none"> • <u>Aanpassing/ aanscherping operationele restricties op Schiphol voor lawaaiige toestellen</u> • <u>P-RNAV verplichten onder bepaalde omstandigheden</u> • <u>Operationele restrictie voor klein verkeer in de pieken 2011-2012</u> 		
Algemeen Dilemma's		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Slotcoördinatie</u> • <u>80/20 regel hanteren voor</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Beperking in de nacht handhaven (32.000)</u> 			<ul style="list-style-type: none"> • <u>Preferential runway use</u> • <u>Operationeel</u> 		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Masterplan Schiphol</u>

Matrix selectiviteit

- Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is door **Schiphol Group samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu** het selectiviteitscriterium nader uitgewerkt. Deze uitwerking omvat een beoordeling en verdere concretisering van de geïnventariseerde maatregelen aan de hand van een aantal **criteria**:
 - 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 er nog bepaalde condities gelden die specifiek van toepassing zijn bij de in te zetten maatregel

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.



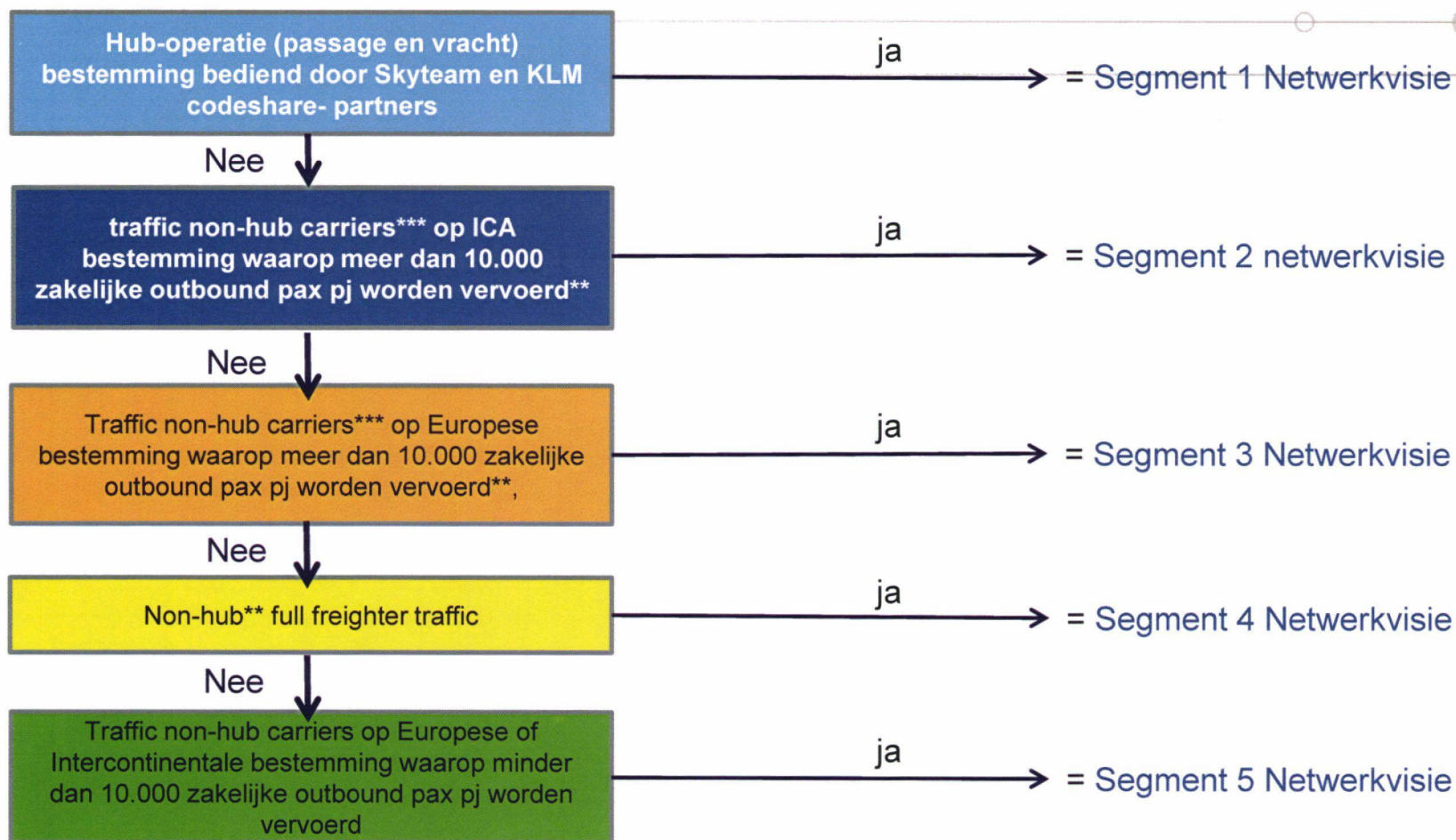
Segmenten:

- 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.

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

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.

B. Convenant selectiviteit: afspraken niet mainport gebonden verkeer

Aldersadvies

- Bij toenemende schaarste op Schiphol past het verkeer van en naar leisure bestemmingen, het niet mainport gebonden verkeer, als eerste niet bij een selectief gebruik van Schiphol = Traffic non-hub carriers op Europese of Intercontinentale bestemming waarop minder dan 10.000 zakelijke outbound pax pj worden vervoerd
- Partijen (SG en Rijk) bevorderen en ondersteunen een zodanige ontwikkeling van regionale luchthavens, dat deze niet-mainportgebonden verkeer optimaal kunnen accommoderen' (convenant 'Behoud en versterking van mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol').
- Hierbij wordt onderkend dat ,uitbreiding van operaties op specifieke regionale luchthavens een aanpassing van het luchtruim vereist opdat het verkeer van en naar Schiphol geen hinder ondervindt. De Minister van VenW zal zich inspannen dit te realiseren.
- Ten slotte dienen Partijen zich in te spannen voor een adequate beschikbaarheid van start- en landingsbanen, luchtverkeersleiding- en grondafhandelingscapaciteit, conform de specificaties van het niet-mainportgebonden verkeer en voor de realisatie van goede landzijdige ontsluitingen van de regionale luchthaven(s)'.

1. Slotallocatie

Doel

In het kader van het selectiviteitbeleid zal een slotallocatiemaatregel een bijdrage moeten leveren aan de versterking van het netwerk van Schiphol en daarmee de mainport doelstelling bevorderen. Additionele richtlijnen voor slotallocatie zullen dan ook aan moeten sluiten bij de uitgangspunten van de netwerkvisie, het Alders akkoord en de Luchtvaartnota, resulterend in een consistent en transparant selectiviteitbeleid.

Uitvoerbaarheid

- De toegang tot de infrastructuur van Schiphol is geregeld door middel van slots (EU slotverordening en Besluit slotallocatie) en voor niet EU-maatschappijen bovendien in landingsrechten.
- **De mogelijkheden die het instrument slotallocatie biedt als instrument voor selectiviteit zijn gering.** Slotallocatie regelgeving is vanuit EU opgelegd in de vorm van een verordening. De EU regels voor de toewijzing van slots gaan uit van non-discriminatie, transparantie en onpartijdigheid. Slots worden in principe toegewezen zonder route, vliegtuigtype dan wel andere beperkingen. Het is dus niet mogelijk slots te koppelen aan een bestemming hetgeen ook absoluut ongewenst zou zijn. Wel kunnen lokale richtlijnen gebaseerd op de EU slotverordening wellicht iets bijdragen aan een betere benutting van de (piek)capaciteit.

Status

- Op dit moment ligt er een voorstel voor revisie van de EU slotverordening. Belangrijkste voorstellen tot wijziging zijn: het legaliseren van secondary trading, Confisqueren historische rechten en veilen van slots, schrappen mogelijkheid voor invoeren van lokale richtlijnen, verhoging van de gebruiksdrempel boven de bestaande 80%, invoeren van een slot reservation fee, en juridische onafhankelijkheid van de coördinator beter te waarborgen en de slotcoördinator te belasten met het aanleveren van slotdata aan de Europese Network Manager. Naar verwachting wordt hierover eind 2012 een beslissing genomen door EU

1. Slotallocatie: Historische rechten en slotabuse

Doel

- Omdat door operationele verstoringen lang niet alle historische rechten daadwerkelijk kunnen worden gebruikt is er sprake van een bepaalde onderbenutting van de capaciteit. Misbruik van slots is uiteraard niet toegestaan.

Uitvoerbaarheid en effectiviteit

- Reeksen slots worden uit de slotpool aan luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend, toegewezen. Na afloop van de dienstregelingsperiode worden zij teruggegeven aan de slotpool tenzij de reeks slots door een luchtvaartmaatschappij voor ten minste 80 % van de tijd is geëxploiteerd in de dienstregelingsperiode waarvoor zij zijn toegewezen.
- De betrokken luchtvaartmaatschappij heeft aanspraak op dezelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode tenzij niet kan worden aangetoond dat de reeks slots voor 80 % is gebruikt, (use it or lose it rule)
- De Europese Slotverordening en het Besluit Slotallocatie geven voorts richtlijnen waaraan moet worden voldaan en slot misbruik kan op die gronden worden aangepakt. De slotrichtlijnen zien toe op het efficiënt gebruik van slots en werken regulerend.

Status

- richtlijnen hiervoor zijn gepubliceerd op de website van SACN

1. Slotallocatie: Priority rules

Doel

- Van belang voor de mainport is met name de piekcapaciteit voor de hub operatie. Dit vraagt om een efficiënt slotallocatie systeem waar met name in de pieken slots efficiënt worden gebruikt. Daarnaast zouden de slots uit de slot Pool volgens het principe van selectiviteit zoveel mogelijk moeten toekomen aan het mainport gebonden verkeer.

Uitvoerbaarheid en effectiviteit

- Volgens de IATA Worldwide Slot Guidelines (WSG) mag bij de slotuitgifte rekening worden gehouden met de balans tussen de verschillende soorten diensten en markten, en de ontwikkeling van het route netwerk van de luchthaven

PRIORITEIT AAN 'CONNECTING LONG HAUL SERVICES'

- Voor de Mainport zijn met name de long haul bestemmingen van belang. In geval van concurrerende slotaanvragen geldt als additioneel verdeel criterium als bedoeld in 7.4.1. van de IATA WSG dat prioriteit kan worden gegeven aan long haul services (lange afstanden). In dat geval geldt dan als additioneel verdeel criterium zoals bedoeld in 7.4.1. van de IATA WSG dat prioriteit kan worden gegeven aan connecterende long haul services die bovendien Mainport gebonden zijn. Deze maatregel is op grond van de IATA WSG uitvoerbaar en heeft effect bij concurrerende slotaanvragen

Status maatregel:

Alle richtlijnen zijn op [datum] gepubliceerd op de website van SACN

1. Slotallocatie: Secondary slottrading

Mobiliteit van slots

Doel regel

- Door het invoeren van secondary slottrading reguleert de markt zichzelf en komen de schaarse slots in handen van degene die er het meest voor over heeft.

Uitvoerbaarheid en effectiviteit

- Op grond van de EU verordening is dit mogelijk. Slot trading leidt echter wel tot verhoging van kosten voor een luchtvaartmaatschappij

Status

- Op Schiphol is nog geen secondary slottrading gaande.

2. Nachtcapaciteit: huidige situatie

Doel

- In het kader van het Aldersadvies Schiphol 2008 wordt de nachtcapaciteit op Schiphol teruggebracht tot 32.000 actuele vliegtuigbewegingen tussen 23:00 uur en 07:00 uur. 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.

Uitvoerbaarheid en effectiviteit

- Gedurende de nacht (incl early morning: 23:00 -07:00) 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 gedeclareerde nachtslots is stabiel gebleven over de afgelopen 5 jaren, alhoewel het aantal uitgegeven historische nachtslots licht is gestegen.
- De mogelijkheden verkeer te prioriteren zijn echter zeer beperkt. Dit heeft alles te maken met het feit dat er voor de nacht al ca. 34.600 (historische) slots door de slotcoördinator zijn uitgegeven. Deze historische rechten kunnen niet worden ingetrokken. Wel gelden er operationele restricties voor lawaaiige toestellen in de nacht en routes.
- Doordat niet alle historische slots worden gebruikt (80/20 regel) en door verschillen tussen bloktijden (slots) en baantijden (nachtgeluidsparemeters), ontstaat voor de slotcoördinator nu nog iets ruimte om niet gebruikte slots aan andere maatschappijen toe te wijzen op non-historische basis, omdat het totaal aantal feitelijk uitgevoerde vluchten in de nacht nog steeds onder de 32.000 ligt.

Status

- Omdat er geen historische rechten meer kunnen worden geclaimd en er louter nog een handvol ad hoc slots te vergeven valt in de nacht, is er geen ruimte meer voor nieuwkomers of uitbreiding van bestaande luchtvaartmaatschappijen. De bestaande charters zoals Transavia, ArkeFly, Corendon en full freighters kunnen nu al niet meer groeien in de nacht en vliegen al deels op non historische slots die schaarser zullen worden naarmate de historische rechten meer en meer worden gebruikt.

2. Nachtcapaciteit: compensatie CDA's door terugbrengen nachtcapaciteit

Doel

- In het Aldersadvies van 19 augustus 2010 is opgenomen dat op de luchthaven Schiphol in de loop van 2012 gestart zal worden met het vliegen van CDA's tussen 22:00 en 23:00 uur. In een latere fase zullen ook CDA's gevlogen gaan worden tussen 20:30 en 22:00 uur. Omwille van het behoud van (landings-) capaciteit zijn 20 extra bewegingen op een secundaire landingsbaan toegestaan
- De sectorpartijen hebben eind 2011 een voorstel gedaan, passend binnen het gestelde kader en de randvoorwaarden. Echter, in het berekende geprognosticeerde negatieve effect van +7.000 Ernstig SlaapVerstoorden (ESV) – als gevolg van de noodzakelijke introductie van 24h SID's - is voor de omgeving een onoverkomelijke hindernis gebleken.
- Opgave aan partijen aan de Alderstafel om met een voorstel te komen ter tijdelijke compensatie van het uitblijven van CDA's die een vergelijkbaar hinderbeperkend effect heeft, totdat CDA's daadwerkelijk alsnog geïmplementeerd worden.
- Compensatievoorstel op hoofdlijnen
 1. Tijdelijke vervroeging aanvangstijdstip van procedures (eerder dan 23:00) die ook in de nacht worden toegepast en de ontwikkeling van CDA's in de schouders van de pieken overdag.
 2. Een tijdelijke reductie van 3.000 nachtvluchten in de nacht (tov het eerder in het Aldersakkoord afgesproken plafond van 32.000 nachtvluchten).
 3. Versnelde uitvoering van selectiviteit door eerdere start van inzet van regionale luchthavencapaciteit

2. Nachtcapaciteit: compensatie CDA's door terugbrengen nachtcapaciteit

Uitvoerbaarheid en effectiviteit

- Om het gewenste resultaat te bereiken wordt gekeken naar wat de sectorpartijen zelf kunnen doen om de gewenste reductie te realiseren. In totaal zijn een viertal varianten bekeken die potentieel kunnen worden ingezet om een reductie van het aantal nachtvluchten te realiseren. In een later stadium zullen de mogelijkheden worden gezien voor een systeem waarmee de latere uitgifte van slots (van 29.000 terug naar maximaal 32.000 nachtbewegingen) wordt gekoppeld aan selectiviteit.
- Alderstafel zal het pakket aan compenserende maatregelen (schriftelijk) moeten formaliseren om voldoende basis te hebben voor het uitvoeren van de operationele restrictie. Hiertoe dient het bestaande convenant hinderbeperking (tijdig) te worden aangepast.

Status

Invoering naar verwachting in S13

3. Piekuurcapaciteit

Doel

- Van belang voor de mainport is met name de piekuurcapaciteit voor de hub-operatie. Dit vraagt niet alleen om een efficiënt gebruik van de beschikbare infrastructuur maar ook om een efficiënt slotallocatie systeem waar met name in de pieken slots efficiënt worden gebruikt.

Uitvoerbaarheid en effectiviteit

- Voor slotuitgifte is de piekcapaciteit van 110 vtb's/uur momenteel de bovengrens, in de praktijk kan echter niet altijd alle capaciteit worden benut, als gevolg van allerlei verstoringen en vertragingen.
- Een aantal factoren heeft effect op de hoogte van de vraag, zoals wave structuur, vlootontwikkelingen, bezettingsgraden en groeimarkten waaronder Azië en LCC. De piekdrukke kan voor meerdere processen echter op een verschillend moment plaatsvinden.
- Over het gehele jaar genomen, is het aandeel van segment 1 traffic in de piekuren ca 85%. Kijken we specifiek naar een drukke dag in de zomer, dan zakt dat aandeel in de piekuren naar 64-79% al gelang het piekuur. Noot: het geplande schema voor een drukke dag in S12 voorziet een aandeel van KLM+partners in de piekuren van rond de 80%.
- Van belang voor de mainport is met name een zeer hoge performance van de luchthaven als geheel voor de hub operatie, in alle configuraties (landen en starten). Daarnaast zouden de slots uit de slotpool volgens het principe van selectiviteit zoveel mogelijk moeten toekomen aan het mainport gebonden verkeer. De mogelijkheden die het instrument slotallocatie biedt als instrument voor selectiviteit zijn echter gering. Onder Slotallocatie is uitgewerkt hoe het slotallocatiesysteem ten behoeve van selectiviteit zal worden ingezet.

3. Piekuurcapaciteit: uitwerking

- Daarnaast zal ingezet worden op het verhogen van de feitelijke (fysieke) piekuurcapaciteit. De piekuurcapaciteit is een balans tussen capaciteit, marktvraag en betrouwbaarheid. In de komende jaren zal samen met de andere sectorpartijen gewerkt worden aan het verhogen van de Piekuurcapaciteit. De timing ervan zal in hoge mate afhankelijk zijn van de behoefte vanuit de hub-operatie en de noodzakelijke betrouwbaarheid. Tot die tijd zal getracht worden om zoveel mogelijk door optimalisatie van de dienstregelingen van het hub-netwerk en het stimuleren van niet-mainportgebonden verkeer (zie onder 'stelsel van samenwerkende luchthavens') om buiten de volle perioden te opereren de beschikbare piekuurcapaciteit optimaal te benutten in lijn met het selectiviteitbeleid.
- Met het inzetten van dit beleid wordt voorkomen dat het aandeel niet mainportgebonden verkeer in de voor de hub operatie van essentieel belang zijnde pieken, zal toenemen

Status uitwerking:

- Slotcapaciteit: In de capaciteitsdeclaratie wordt elk seizoen de piekuurcapaciteit vastgesteld in lijn met de behoefte van de hub-operatie en de betrouwbaarheid.
- Piekenstructuur: Dynamisch; Op dit moment is er een 7 blokken systeem om piekcapaciteit optimaal te benutten.
- Dienstregeling: Er vinden aanpassingen in de dienstregelingen van het hub-netwerk om de piekcapaciteit optimaal te benutten en het niet-mainportgebonden verkeer wordt gestimuleerd om buiten de pieken te opereren.
- Vlootontwikkeling: Vervanging van kleinere toestellen en uitbreiding van de vloot.
- Bezettingsgraden: De komende jaren is vanwege een gelijkblijvende slotcapaciteit in de pieken een lichte toename van de bezettingsgraden te verwachten.
- CDA's: Er vindt overleg plaats over afspraken over CDA's die opgenomen zullen worden in de capaciteitsdeclaratie.

4. Tarieven (1)

Doel

- Met het niveau van de tarieven en de daarin toegepaste tariefstructuur streeft Schiphol na de concurrentiepositie van de Mainport Schiphol te behouden en te versterken. Randvoorwaarde is een gezonde economische bedrijfsvoering, zodat Schiphol in staat is om te blijven investeren in de Mainport infrastructuur. De concurrentiepositie van de Mainport wordt immers bepaald door de combinatie van prijs- en kwaliteit. Daarnaast is de tariefstructuur gericht op efficiënt gebruik van capaciteit en wordt invulling gegeven aan het overheidsbeleid met betrekking tot geluid en emissies.

Uitvoerbaarheid en effectiviteit

Kaders:

- De kaders voor de vaststelling van onze tarieven zijn vastgelegd in de Wet luchtvaart. In artikel 8:25d lid 2 Wet Luchtvaart is bepaald dat de door Schiphol te hanteren tarieven non-discriminatoir dienen te zijn. De Rechtbank Rotterdam heeft in haar uitspraak van 25 november 2010 (LJN: BO5063), onder verwijzing naar de totstandkomingsgeschiedenis van deze bepaling, bepaald dat op de eis van non-discriminatie van artikel 8:25d lid 2 Wet luchtvaart het mededingingsrechtelijke begrippenkader van artikel 102 Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ("VWEU") van toepassing is. In artikel 102 VWEU wordt onder discriminatie verstaan het ten opzichte van afnemers toepassen van ongelijke tarieven/voorwaarden voor gelijkwaardige diensten, indien deze afnemers daarmee nadeel wordt berokkend in de mededinging op een markt waarop zij met elkaar concurreren.
- Om te kunnen vaststellen of sprake is van het berokkenen van nadeel in de mededinging tussen afnemers moet de relevante markt worden afgebakend waarop deze afnemers met elkaar concurreren. Alleen wanneer de betrokken luchtvaartmaatschappijen de diensten waarvoor zij gedifferentieerd worden behandeld, gebruiken voor activiteiten op dezelfde relevante markt kan sprake zijn van relevante nadeel berokkening.

4. Tarieven (2)

Uitwerking tarieven

- Tariefstructuur wordt gehanteerd die zoveel mogelijk het mainportbeleid ondersteunt, zoals vastgelegd in de Luchtvaartnota.
 - I. Hanteren van **vliegtuigerelateerde tarieven** (o.b.v. gewicht, geluidscertificatie, tijdstip aankomst/vertrek etc.).
 - II. Onderscheid in **tarieven voor afhandeling** (connected en disconnected afhandeling, afhandeling op Schiphol Oost).
 - III. Hanteren van **passagiersgerelateerde tarieven** (Passenger Service Charge en Security Service Charge) waarbij onderscheid wordt gemaakt naar lokaal opstappende passagiers en transfer passagiers en naar de locatie van afhandeling.

Status

Verdergaande differentiatie is gezien de huidige wettelijke kaders - en dan met name de EU eisen op het gebied van mededinging - niet althans nauwelijks mogelijk.

4. Tarieven: verdergaande differentiatie binnen stelsel van samenwerkende luchthavens

Doel

- Afstemmen tarievenbeleid: De luchthaven tarieven moeten in lijn zijn met het mainport beleid, d.w.z. dat het niet mainport gebonden verkeer daardoor gestimuleerd wordt gebruik te maken van de regionale luchthavens en dat het mainport gebonden verkeer gestimuleerd wordt gebruik te maken van Schiphol.

Uitvoerbaarheid en effectiviteit

- Door genuanceerd gebruik te maken van de mogelijkheden tot tariefdifferentiatie kan per luchthaven door middel van het pricing beleid bepaald verkeer worden ontmoedigd/aangemoedigd.
- Afstemmen van het tarieven beleid gaat niet zover dat er sprake is van het hanteren van één tarief voor de vier luchthavens van Schiphol omdat de eis van kostenoriëntatie ex artikel 8.25 leden 1, 3 en 4 Wet luchtvaart geldt voor het geheel van relevante activiteiten op uitsluitend de luchthaven Schiphol en aan deze eis kan dus niet worden voldaan door daar tevens de kosten van andere luchthavens bij te betrekken.
- Zolang de afstemming plaatsvindt binnen de kaders van de geldende regels voor staatssteun en mededinging is het geoorloofd. Dit geldt ook voor het afstemmen van elkaars individuele infrastructurele uitbreidingsplannen, Airline marketing plannen en van de inzet van operationele restricties.

Status uitwerking

- Zodra er ook daadwerkelijk uitbreiding van capaciteit op de regionale luchthavens – met name op Eindhoven Airport en Lelystad Airport - zal plaatsvinden zal dit beleid concreet worden ingevuld, naar verwachting in 2014.

5. Operationele restricties

Doel

- In de matrix zijn onder operationele restricties 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 bepaalde toestellen, die bijdragen aan een betere selectieve benutting van de (piek)capaciteit op Schiphol.

Uitvoerbaarheid en effectiviteit

- Er gelden op de luchthaven al vergaande operationele restricties voor lawaaiige toestellen (onderkant H3) en operationele voorschriften gericht op het gebruik van P-RNAV onder bepaalde omstandigheden. In het kader van selectiviteit is onderzocht of verdergaande beperkingen zinvol en uitvoerbaar zijn. Daarbij is voornamelijk gekeken naar het optimaliseren van de piekuur capaciteit.
- Zo is ook gekeken naar een maatregel inhoudende een verbod om gedurende de startpieken een start uit te voeren met een toestel dat een lage startsnelheid heeft. Dit vanuit de gedachte dat langzaam verkeer het grote handelsverkeer zou ophouden waardoor er geen optimaal baangebruik ontstaat. Aangezien deze maatregel formeel gezien buiten de bevoegdheid van de exploitant ligt en dus louter door overheidsingrijpen kan worden gerealiseerd en, naar nu blijkt uit bestudering van de feitelijke gegevens, de feitelijke bijdrage aan capaciteit van deze maatregel verwaarloosbaar is, wordt deze maatregel niet verder uitgewerkt.
- Uitwerking maatregelen:
 1. Aanscherping van de operationele restricties op Schiphol voor lawaaiige toestellen (onderkant H3)
 2. P-RNAV wordt verplicht onder bepaalde omstandigheden

Status

Maatregel 1 en 2 zijn al meegenomen in de laatste capaciteitsdeclaratie S12.

Maatregel 2 treedt in werking op 15 november 2012

5. Operationele restricties: 1. Voorschriften met betrekking tot H2 en H3 luchtvaartuigen

- Artikel 27 Schipholregels: Voorschriften met betrekking tot H2 en H3 luchtvaartuigen:
 1. Starts en landingen met Hoofdstuk 2 luchtvaartuigen zijn niet toegestaan.
 2. Nieuwe vluchten met onderkant Hoofdstuk 3 luchtvaartuigen zijn niet toegestaan.
 3. Onderkant hoofdstuk 3 luchtvaartuigen met een By Pass Ratio ≤ 3 mogen niet starten en landen tussen 18:00 en 08:00 LT (baantijden).
 4. Voor onderkant hoofdstuk 3 luchtvaartuigen met een By Pass Ratio > 3 is het niet toegestaan starts te plannen tussen 23:00 en 07:00 LT (baantijden).
 5. Uitgezonderd van de bovengenoemde eisen zijn:
 - a. luchtvaartuigen die ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening zijn ingezet en waarvoor een onmiddellijke start of landing is vereist;
 - b. militaire luchtvaartuigen;
 - c. regeringsvluchten;
 - d. luchtvaartuigen die in nood verkeren en waarvoor onmiddellijke landing is vereist.

In de capaciteits declaratie is hieromtrent nog het volgende opgenomen:

- In view of severe noise-related capacity constraints for the night and early morning periods, as well as the need to minimize noise impact on the environment, it is of essential importance that noise of each aircraft movement during night and early morning is as low as possible. Aircraft operators are therefore urged to use the quietest possible aircraft types for night and early morning flights. In addition, in respect of legal limits on aircraft emissions, it is of the utmost importance that aircraft operators use the cleanest possible aircraft for all operations at Amsterdam Airport Schiphol.
- It is noted that Amsterdam Airport Schiphol has adopted and will continue to develop a policy to further encourage the use of quieter (and cleaner) aircraft, for instance through its airport charges system which includes reductions and surcharges based on certification noise levels



5. Operationele restricties: 2. Voorschriften met betrekking P-RNAV / RNAV-1 requirement for arrivals between 23:00 and 06:30 hr. local time

In de capaciteitsdeclaratie is daarover het volgende opgenomen:

- A P-RNAV / RNAV-1 approval is required for arrivals between 23:00 and 06:30 hr. local time (21:00 – 04:30 UTC for summer season).

Note:

- The Netherlands requires operational RNAV 1 (P-RNAV) approval for all IFR flights at all times to and from Schiphol per **15 November 2012**.
- In exceptional cases an exemption with a maximum validity of one year may be granted on request to operators that are unable to meet this operational RNAV 1 (P-RNAV) approval in time due to reasons beyond their control. More information will be announced to operators per AIC.



6. Marketing en acquisitie: Stelsel van samenwerkende luchthavens (1)

Doel

- In de matrix is onder marketing en acquisitie aangegeven dat invulling zal worden 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. **Doel is om zo te bewerkstelligen dat het niet mainport gebonden verkeer zoveel mogelijk gebruik gaat maken van de regionale luchthaven capaciteit en dat het mainport gebonden verkeer zoveel mogelijk op AAS wordt gestimuleerd. Door voor elke luchthaven een specifieke markt product combinatie te creëren waarbij AAS zich richt op het mainport gebonden verkeer en Eindhoven, Rotterdam en Lelystad zich voornamelijk richten op niet mainport gebonden verkeer**

Uitvoerbaarheid en effectiviteit

- Belangrijk onderdeel van de afspraken tussen Rijk en SG is dat SG een samenspel van stimuleringsmaatregelen en operationele beperkingen zal uitwerken waardoor het voor niet-mainportgebonden verkeer dat vanaf de luchthaven Schiphol opereert aantrekkelijk wordt gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit. Daarbij zal SG de wettelijke (nationale, Europese en internationale) kaders van onder meer het mededingingsrecht, waaronder tevens het staatssteunregime, in acht nemen.
- Schiphol heeft onder haar voorzitterschap een Schiphol Group luchthaven coördinatie team opgezet waarin de verantwoordelijke medewerkers van de betrokken luchthavens AAS, EA, RTHA en LEY op het gebied van Airline marketing, pricing en capaciteit planning deelnemen. Doel van het team is om te komen tot afstemming van het beleid op het gebied van Airline Marketing, Airline incentives, pricing, 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.

6. Marketing en acquisitie: Stelsel van samenwerkende luchthavens (2)

- De Nederlandse luchthavenexploitant heeft ingevolge de Wet luchtvaart de beschikking over een beperkt arsenaal aan formele middelen om het gewenste selectiviteitbeleid af te dwingen. De focus van het stelsel van samenwerkende luchthavens ligt daarom met name op het creëren van voorwaarden scheppend beleid.
- Als luchthavenexploitanten kunnen wij de volgende instrumenten inzetten ten behoeve van het stelsel van samenwerkende luchthavens:
 - I. Vaststellen tarieven
 - II. capaciteitsplanning en investeringen in infrastructurele aanpassingen/uitbreidingen
 - III. Airline marketing beleid
 - IV. Vaststellen operationele restricties

I. Vast stellen tarieven

- Afstemmen tarievenbeleid: De luchthaven tarieven moeten in lijn zijn met het mainport beleid, d.w.z. dat het niet mainport gebonden verkeer daardoor gestimuleerd wordt gebruik te maken van de regionale luchthavens en dat het mainport gebonden verkeer gestimuleerd wordt gebruik te maken van Schiphol. Door genuanceerd gebruik te maken van de mogelijkheden tot tariefdifferentiatie kan per luchthaven door middel van het pricing beleid bepaald verkeer worden ontmoedigd/aangemoedigd. Afstemmen van het tarieven beleid gaat niet zover dat er sprake is van het hanteren van één tarief voor de vier luchthavens van Schiphol omdat de eis van kostenoriëntatie ex artikel 8.25 leden 1, 3 en 4 Wet luchtvaart geldt voor het geheel van relevante activiteiten op uitsluitend de luchthaven Schiphol en aan deze eis kan dus niet worden voldaan door daar tevens de kosten van andere luchthavens bij te betrekken. Zolang de afstemming plaatsvindt binnen de kaders van de geldende regels voor staatssteun en mededinging is het geoorloofd. Dit geldt ook voor het afstemmen van elkaars individuele infrastructurele uitbreidingsplannen, airline marketing plannen en van de inzet van operationele restricties.

6. Marketing en acquisitie: stelsel van samenwerkende luchthavens (3)

II. Capaciteitsplanning en investeringen in infrastructurele aanpassingen/uitbreidingen:

- Door afstemming van de capaciteitsplanning en de masterplanning kan het selectiviteitsbeleid gericht worden ondersteund. Door tijdig en gecoördineerd de beschikbare capaciteit in de markt te zetten kan zowel de markt voor mainportgebonden verkeer als ook de markt voor niet mainport gebonden verkeer optimaal worden bediend. Daarnaast zal worden bezien of de bestaande infrastructuur op Schiphol de selectieve ontwikkeling van de mainport voldoende adresseert.

III. Airline Marketing:

- Door marketingbeleid en marktinformatie zorgvuldig met elkaar af te stemmen kunnen onze klanten optimaal worden bediend en kan worden voorkomen dat er verkeer op een van de luchthavens terecht komt dat uit het oogpunt van selectiviteit niet wenselijk is. Schiphol hanteert hiervoor het Airline Reward Programma.

IV. Operationele maatregelen

- Afstemmen van de inzet van operationele restricties en capaciteit die bepaald verkeer ontmoedigen/aanmoedigen.

Status uitwerking:

- Zodra er ook daadwerkelijk uitbreiding van capaciteit op de regionale luchthavens – met name op Eindhoven Airport en Lelystad Airport - zal plaatsvinden zal dit beleid concreet worden ingevuld, naar verwachting vanaf 2013 of zoveel eerder/later als nieuwe capaciteit beschikbaar komt op Eindhoven Airport en Lelystad Airport.

7. faciliteiten

Doel

Capaciteitsknelpunten

- Over het geheel genomen is gebrek aan fysieke ruimte op de betrokken luchthavens binnen het stelsel van samenwerkende luchthavens een steeds groter knelpunt aan het worden. Dit is in voorgaande jaren ook al gesignaleerd, maar de tekorten worden met de stijgende marktvraag in het algemeen steeds groter. Gezien de tijd die nodig is voor het realiseren van de aanpassingen aan de huidige luchthaven infrastructuur van de betrokken luchthavens, zullen er de komende jaren in toenemende mate operationele maatregelen getroffen moeten worden

Uitvoerbaarheid en effectiviteit

- Schiphol bereidt hiertoe in samenwerking met haar belangrijkste stakeholders een Masterplan voor dat in 2012 gereed zal zijn en aan zal geven op welke wijze invulling zal worden gegeven aan het oplossen van het gebrek aan fysieke ruimte.
- Binnen het stelsel van samenwerkende luchthavens door afstemming van de capaciteitsplanning en de masterplanning kan het selectiviteitsbeleid gericht worden ondersteund. Door tijdig en gecoördineerd de beschikbare capaciteit in de markt te zetten kan zowel de markt voor mainportgebonden verkeer als ook de markt voor niet mainport gebonden verkeer optimaal worden bediend.

Status uitwerking:

- Masterplan in sep 2012 gereed, uitvoering voorzien in periode 2013-2017
- Stelsel van samenwerkende luchthavens: Zodra er ook daadwerkelijk uitbreiding van capaciteit op de regionale luchthavens – met name op Eindhoven Airport en Lelystad Airport - zal plaatsvinden zal dit beleid concreet worden ingevuld, naar verwachting vanaf 2013 of zoveel eerder/later als nieuwe capaciteit beschikbaar komt op Eindhoven Airport en Lelystad Airport.

7. Faciliteiten: Alternatieve regionale capaciteit

Doel

- Een van de pijlers onder het selectiviteitsbeleid is het scheppen van regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer met een omvang van totaal 70.000 vliegtuigbewegingen.

Uitvoerbaarheid en effectiviteit

- 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 in totaal 25.000 extra vliegtuigbewegingen tot 2020. Dit advies is door het kabinet overgenomen.
- In april 2012 is een advies uitgebracht voor een gefaseerde uitbreiding van de luchthavencapaciteit van Lelystad Airport met in totaal 25.000 extra vliegtuigbewegingen eerste fase tot 2020. Advies is nog in behandeling

Status

- De besluiten die nodig zijn om deze capaciteitsuitbreiding te effectueren zijn pending.
- Er is dus nog geen alternatief voorhanden voor de groei van het niet mainportgebonden verkeer op Schiphol.
- Dit betekent dat een aantal instrumenten nog niet effectief kan worden ingezet.

**Bijlage behorende bij 7. Faciliteiten:
Schiphol Group is eigenaar van drie
relu's. Op dit moment biedt geen van de
regionale airports additionele ruimte
voor opvang van niet
mainportgebonden verkeer**



Lelystad

- Kengetallen (2009): 133.755 vtb
- Hoofdzakelijk General Aviation
- Huidige ruimte voor groei: circa 5000 vtb handelsverkeer na baanverlenging (vergunning is echter nog niet onherroepelijk)
- Aan Alderstafel loopt nog onderzoek naar haalbaarheid uitbreiding tot eerste fase van 25.000 vtb. Besluit eerste fase is nog pending

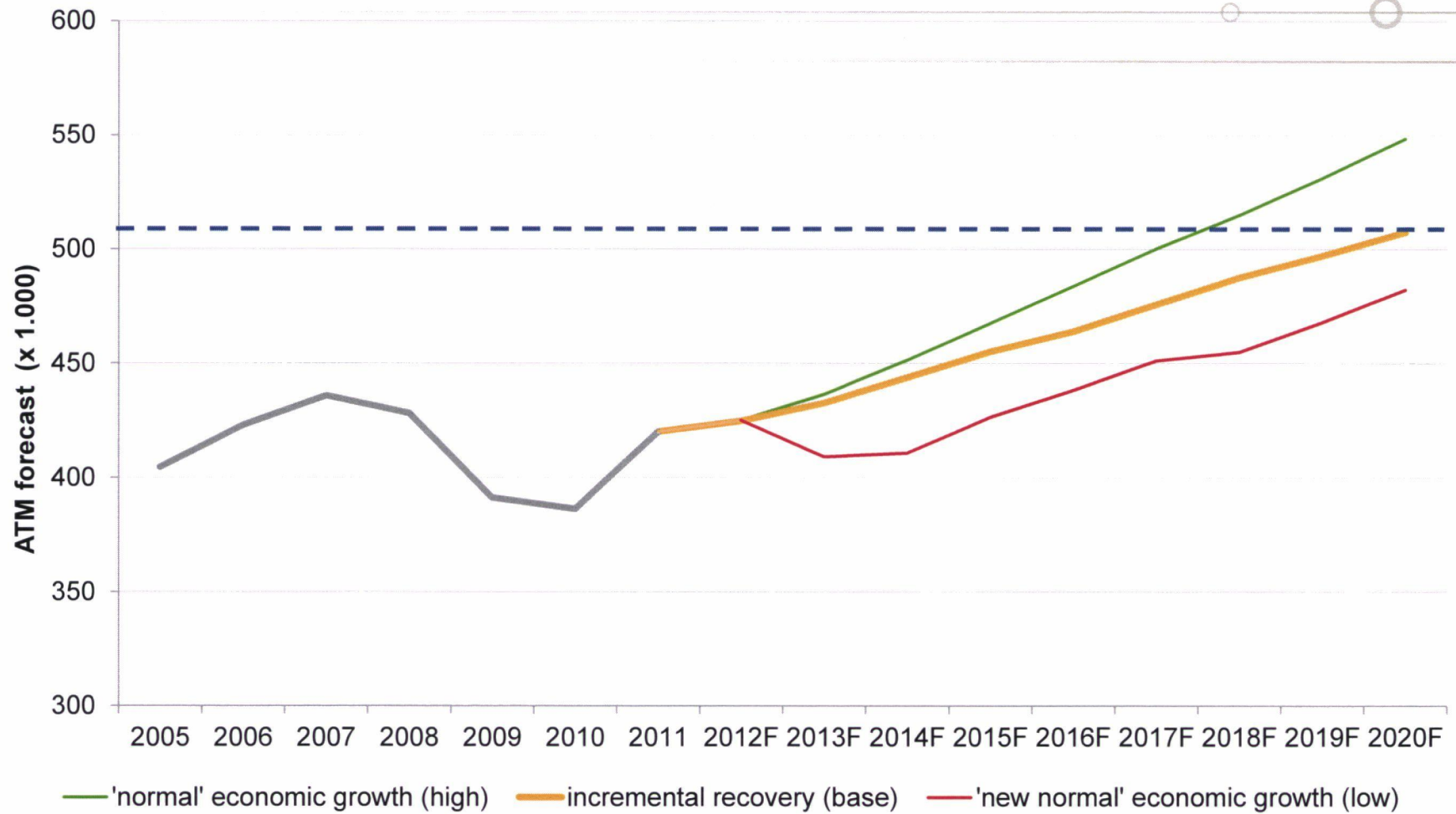
Rotterdam

- Kengetallen (2009): 964.542 pax, 52.905 vtb (waarvan 13.963 handelsverkeer)
- Hoofdzakelijk Transavia en VLM
- Huidige ruimte voor groei: circa 2500 vtb (RTH zit nagenoeg aan haar wettelijke tax)

Eindhoven

- Kengetallen (2009): 1.711.504 pax, 16.253 vtb (waarvan 13.515 handelsverkeer)
- Hoofdzakelijk Ryanair, Wizz Air en Transavia
- **Huidige ruimte voor groei: + 10.000 vtb na implementatie Aldersakkoord eerste fase en + 15.000 na tweede fase. Besluit eerste fase is nog pending**

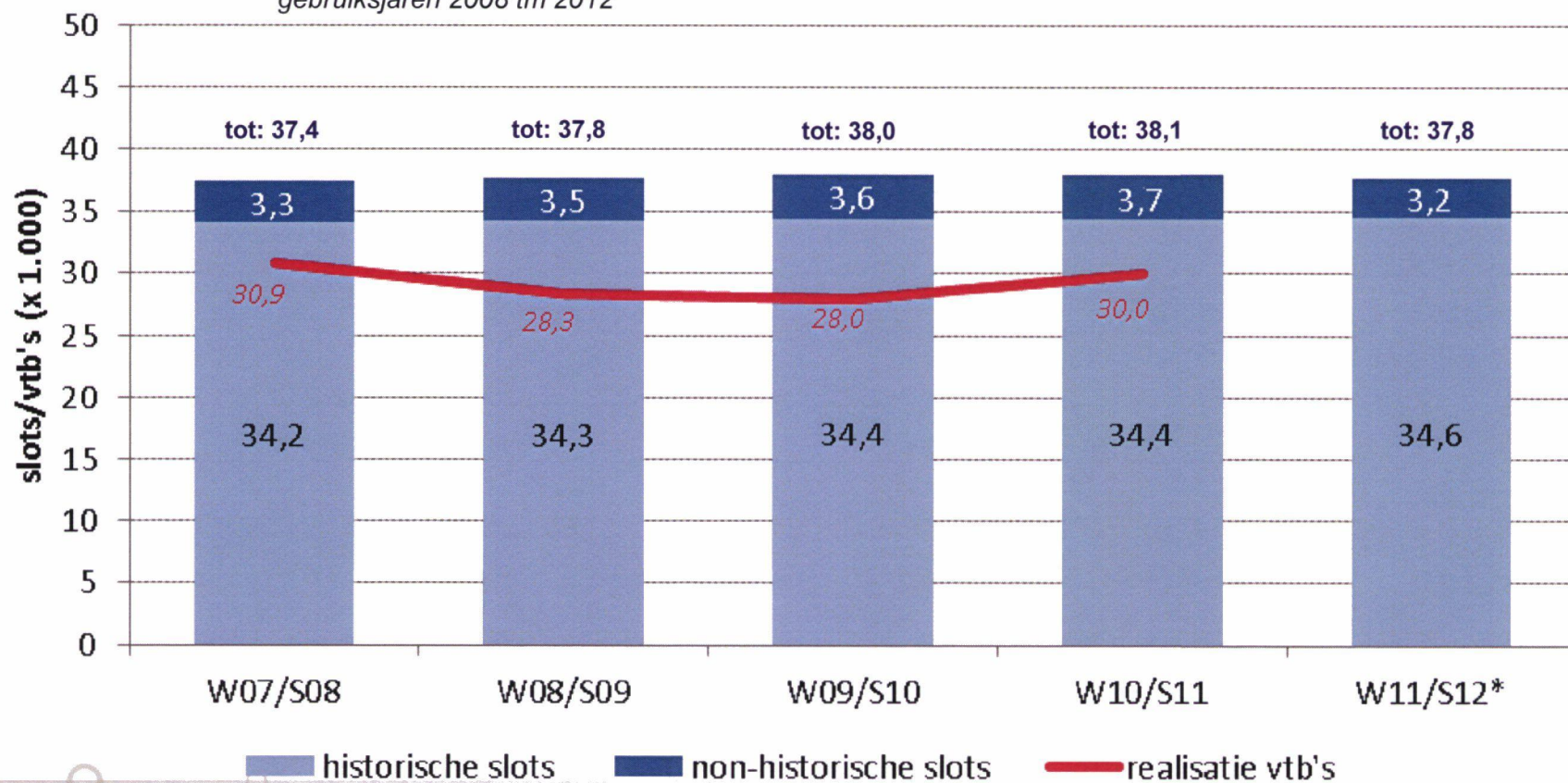
Bijlage : Ontwikkeling marktvraag



Bijlage 2. Nachtcapaciteit: huidige situatie

Utilisatie: 82% 75% 74% 79% n.n.b.

Toegewezen (non-)historische nachtslots vs materialisatie van nachtslots in nachtbewegingen, voor gebruiksjaren 2008 tm 2012



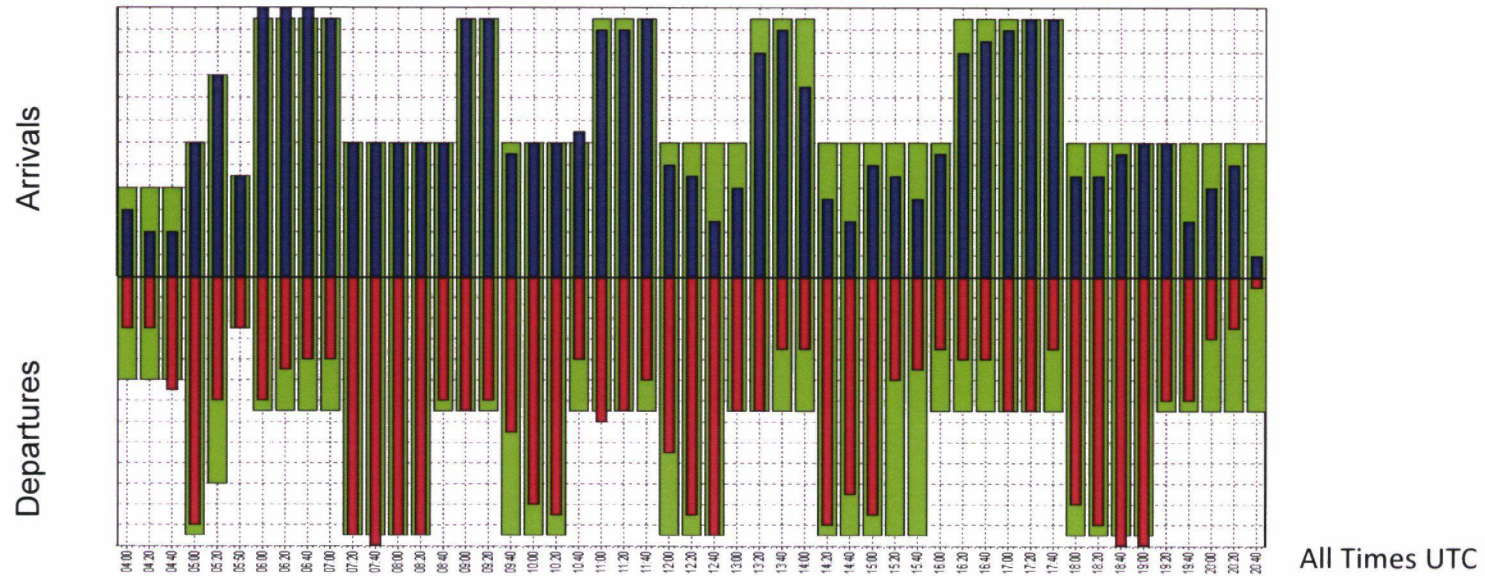
*: W07 t/m W11 is gebaseerd op toegewezen nachtslots bij de start van seizoen, S12 is gebaseerd op toegewezen nachtslots op Slot Return Day (31 Januari 2012) en zou nog iets lager uit kunnen vallen bij de start van S12 eind maart

Bron: Stichting Airport Coordination Netherlands, Airport traffic statistieken (actuele tijden)

Bijlage 3. piekuurcapaciteit: Schiphol heeft nu al bijna geen commercieel interessante slotparen voor nieuwkomers meer beschikbaar

Slotuitgifte – illustratieve dag hoogseizoen 2011

VTB's



Bijlage: Geluid preferentieel baangebruik

Uitgangspunt Zo min mogelijk hinder/bewoond gebied onder gegeven weerscondities.

Regel Het verkeer dient te worden afgehandeld op de meest geluidspreferente combinatie van beschikbare en bruikbare banen die mogelijk is.

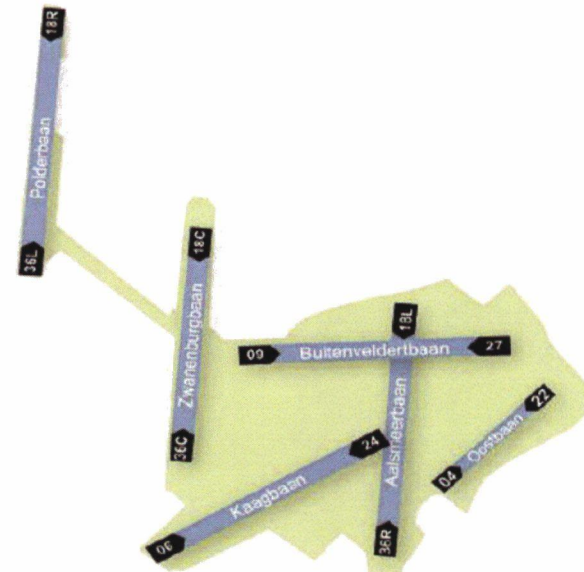
Dag (06:00 – 23:00 uur)

Zichtcondities	Pref.	L1	L2	S1	S2
'Goed'	1	06	(36R)	36L	(36C)
Zicht \geq 5.000m EN wolkenbasis \geq 1.000ft	2	18R	(18C)	24	(18L)
EN binnen UDP	3	06	(36R)	09	(36L)
	4	27	(18R)	24	(18L)
'Goed' of 'marginaal'	5	36R	(36C)	36L	(36C/09)
zicht \geq 1.500m EN wolkenbasis \geq 300ft	6	18R	(18C)	18L	(18C/24)

Nacht (23:00 – 06:00 uur)

Pref.	L	S
1	06	36L
2	18R	24
3	36C	36L
4	18R	18C

L = Landen
S = Starten



Bijlage: Operationeel concept

Uitgangspunt

LVNL zet voor de afhandeling van het verkeer niet meer banen in dan nodig is om het verkeer af te kunnen handelen. Beoogd:

- Maximaal gebruik preferente banen (Polderbaan, Kaagbaan);
- Geen 'onnodig' gebruik Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan en Buitenveldertbaan.

Regel

Er dient tenminste x (=norm) uur 2+1-1 baangebruik te worden ingezet; de norm wordt per zomer-/winterseizoen vastgesteld op basis van de slotuitgifte.



- DGB

Van: [redacted] - DGLM
Verzonden: donderdag 12 juli 2012 15:32
Aan: [redacted] 'AMSLN'
CC: [redacted] - BSK
Onderwerp: brief selectiviteit
Bijlagen: 20120710_matrix selectiviteit_v0.2.pdf; slides ontwikkeling mainport traffic_final_3 (sent21June2012).pptx; V2 DEFINITIEFCONCEPTBRIEF [redacted].docx

Beste allen,

Ook hier witte rook. Mede namens [redacted] veel dank voor jullie gezamenlijke input. Bijgaand vinden jullie de brief selectiviteit die mede op basis van deze input is opgesteld.

Ellen is voornemens om deze brief incl. de bijlagen na het weekend versturen aan Nijhuis en Hartman.

Groeten [redacted]

Van: [redacted] [redacted]@schiphol.nl]
Verzonden: vrijdag 6 juli 2012 13:36
Aan: [redacted] - DGLM
Onderwerp: RE: Definitief CONCEPTbrief HartmanNijhuis

Hi

Witte rook: hierbij input voor de brief Nijhuis/Hartman waarin zowel KLM als AAS directie zich in kan vinden.

Laten we even overleggen als je nog vragen/opmerkingen hebt

Groeten, [redacted]

PS voor volledigheid ook laatste rapportage en het tabelletje in de brief bijgesloten



Schiphol
 Amsterdam Airport

1. The first part of the document is a list of names and addresses of the members of the committee.

2. The second part is a list of the names of the members of the committee who have been elected to the office of chairman.

3. The third part is a list of the names of the members of the committee who have been elected to the office of secretary.

4. The fourth part is a list of the names of the members of the committee who have been elected to the office of treasurer.

5. The fifth part is a list of the names of the members of the committee who have been elected to the office of clerk.

6. The sixth part is a list of the names of the members of the committee who have been elected to the office of auditor.

7. The seventh part is a list of the names of the members of the committee who have been elected to the office of assessor.

8. The eighth part is a list of the names of the members of the committee who have been elected to the office of collector.

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

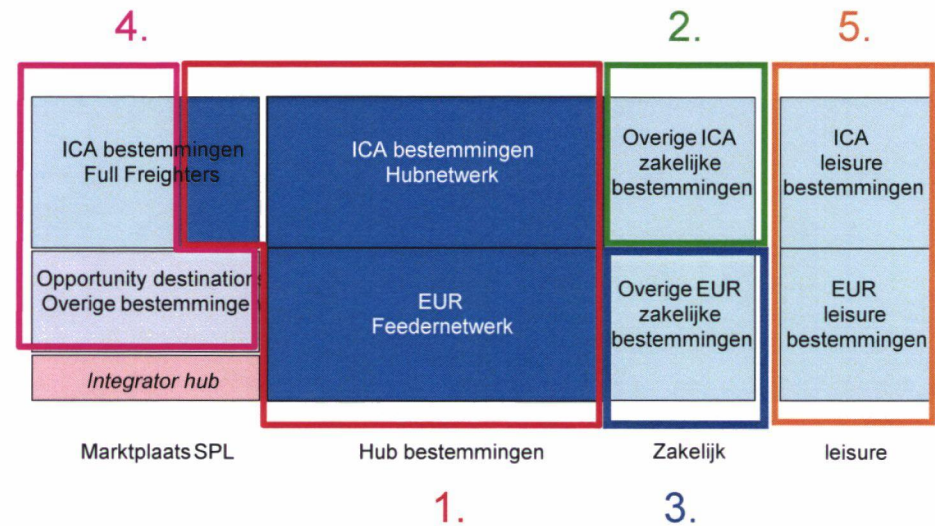
Ontwikkelingen in de nacht

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



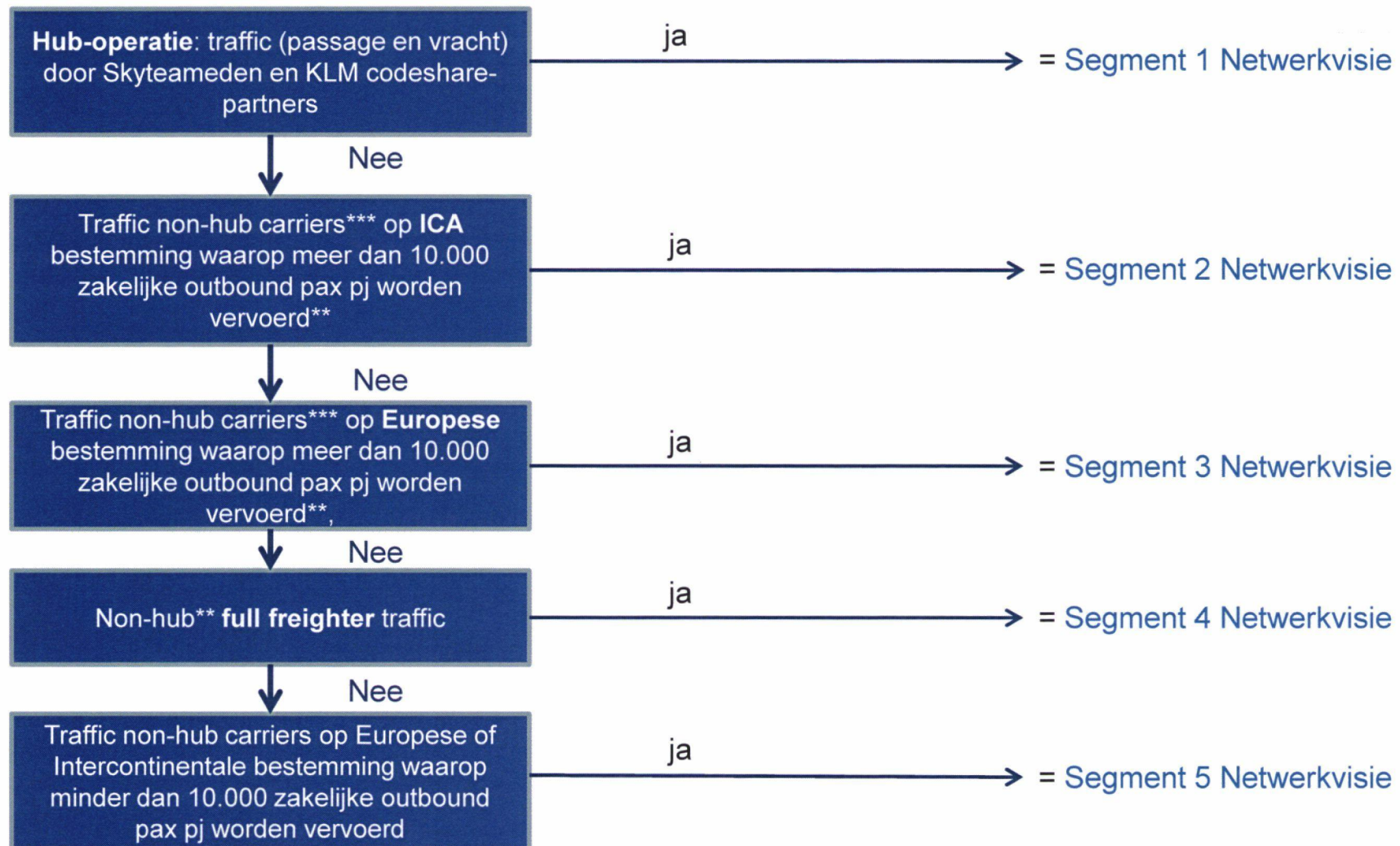
Segmenten:

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)

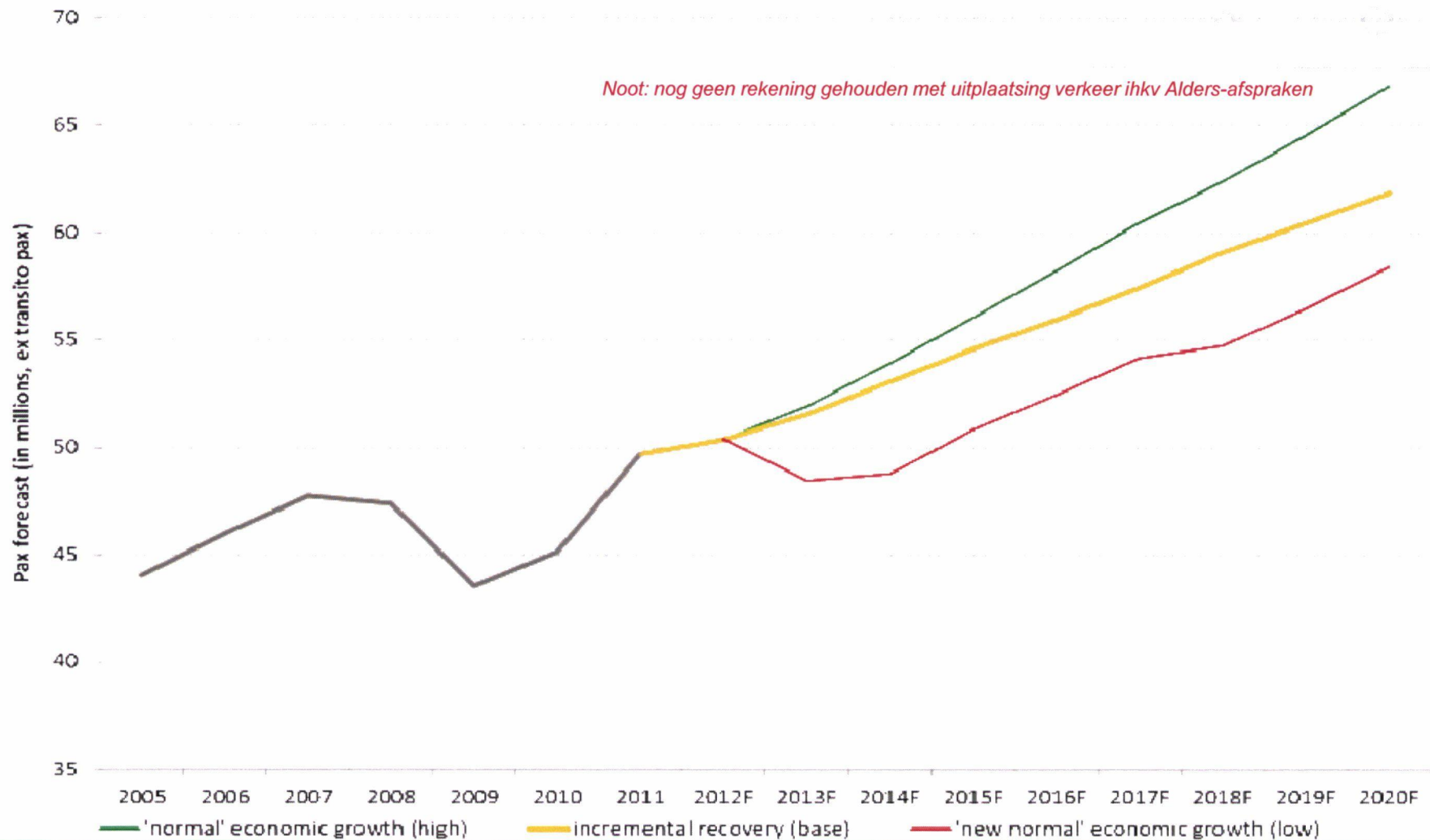


*) De segmenten uit de netwerkvisie Definitie zijn hier gedefinieerd zoals vastgelegd bij stuurgroepvergadering van 27 maart 2012

***) 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 markt vraag 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%

AMS marktvraag VTB's t/m 2020

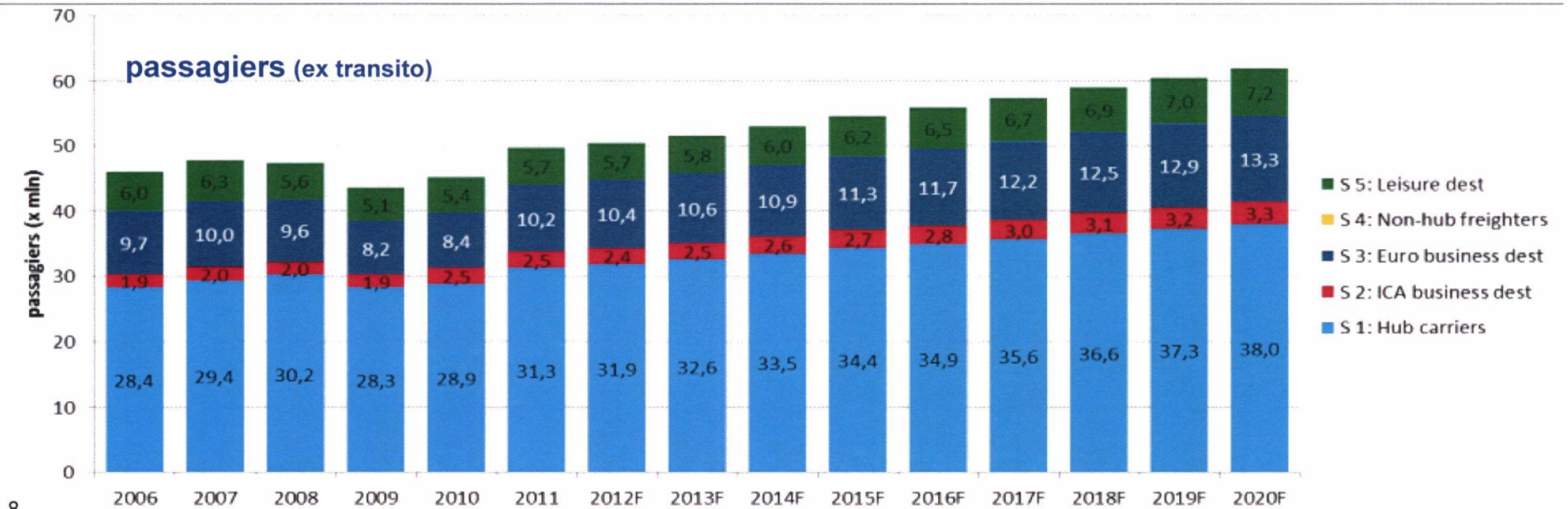
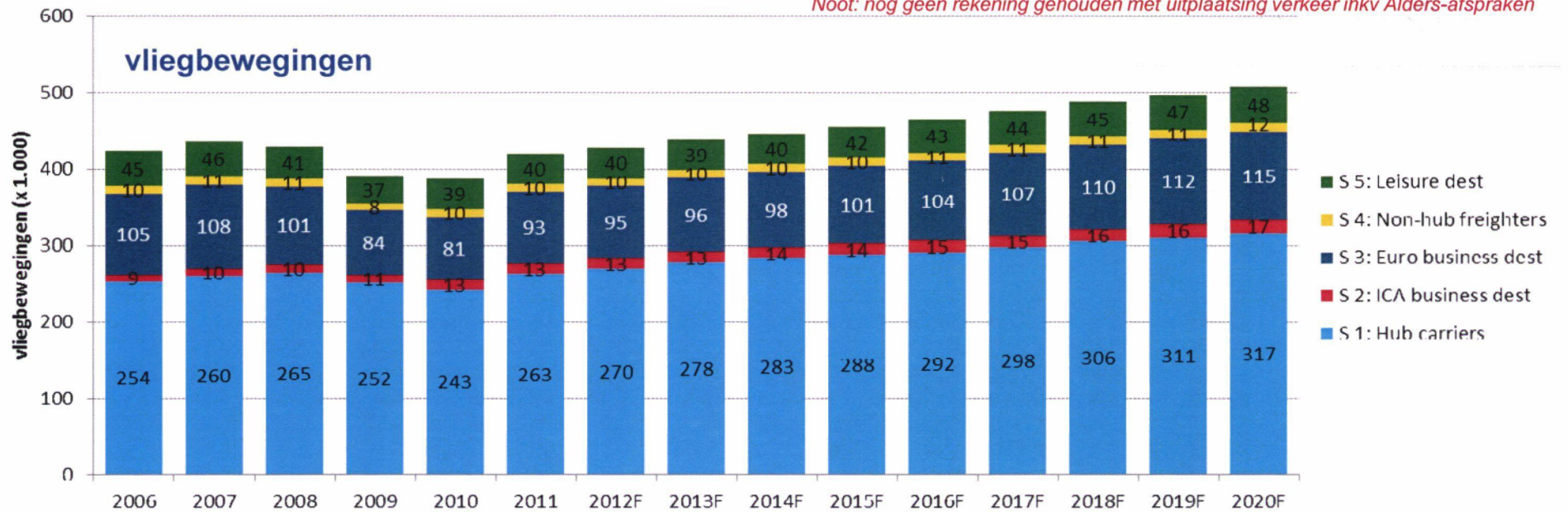


k ATM	2011	2012F	2013F	2014F	2015F	2016F	2017F	2020F	CAGR 2011-2017	CAGR 2011-2020
High			437	451	468	484	500	548	3,0%	3,0%
Base	420	425	433	444	455	464	476	508	2,1%	2,1%
Low			409	411	426	438	451	482	1,2%	1,5%

Bron: Werkgroep Markt (AAS/KLM), maart 2012

AMS marktpraak (base scenario) naar netwerkvisie segmenten

Noot: nog geen rekening gehouden met uitplaatsing verkeer ihkv Alders-afspraken



Inhoud

Definities en VTB forecast

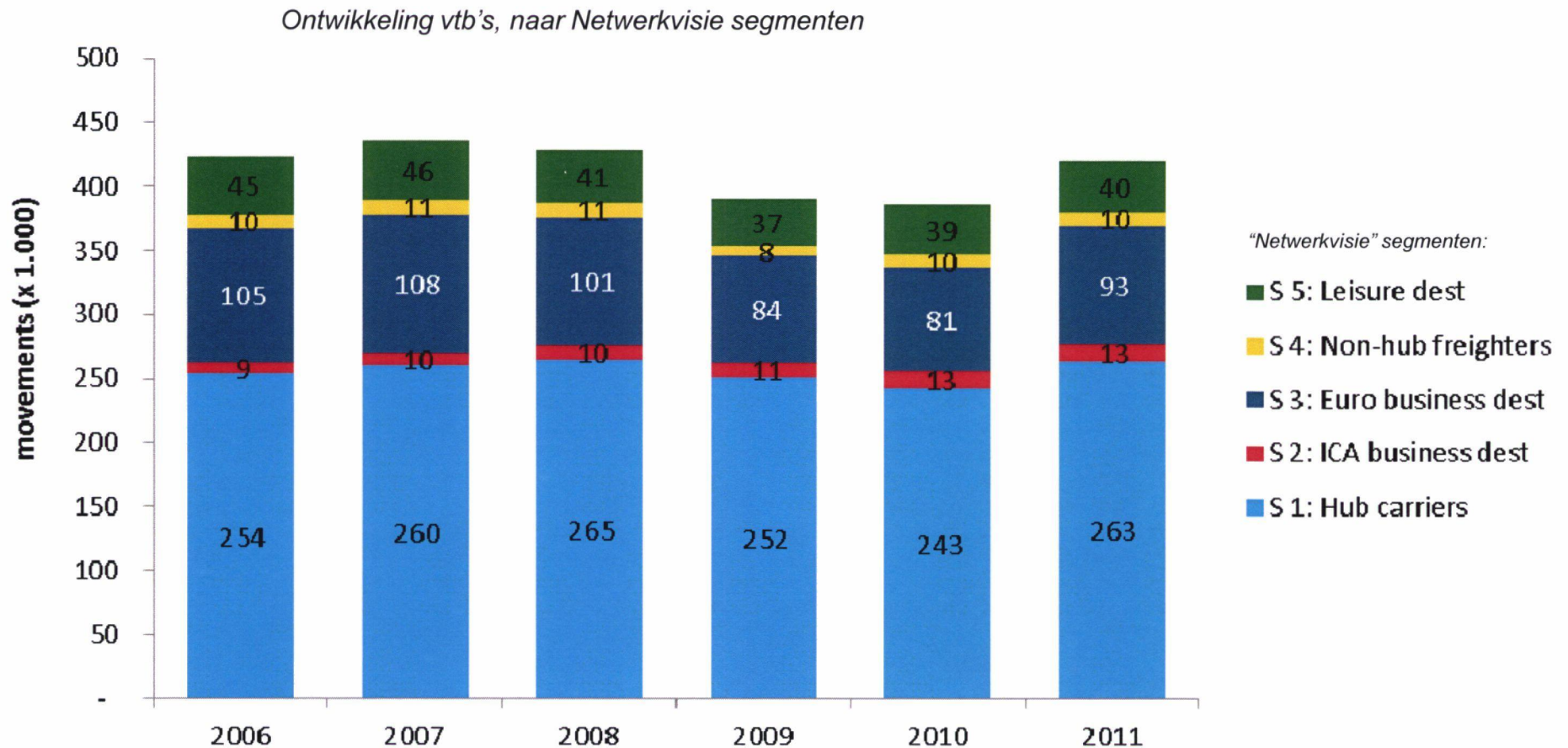
Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

Vliegbewegingen op AMS herstellen enigszins na tickettax en economische crisis; het aandeel hub carriers (segment 1) neemt licht toe van 60% in 2006 tot een niveau van ca 63% in 2011. Het aandeel van segment 5 traffic (op leisure bestemmingen) blijft stabiel door de jaren op ca 10%



→ On the next slide, the type of airlines operating in segments 3 and 5 is specified into more detail

Netwerkvisie vs airline segmenten: aandeel Europese flag carriers in segment 3 (non-hub carriers op Europese zakelijke bestemmingen) neemt af ten gunste van LCC's. Segment 5 (non-hub leisure traffic) wordt gedomineerd door leisure carriers, maar bevat ook "leisure"-achtig LCC en Europese flag carrier traffic.

