

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

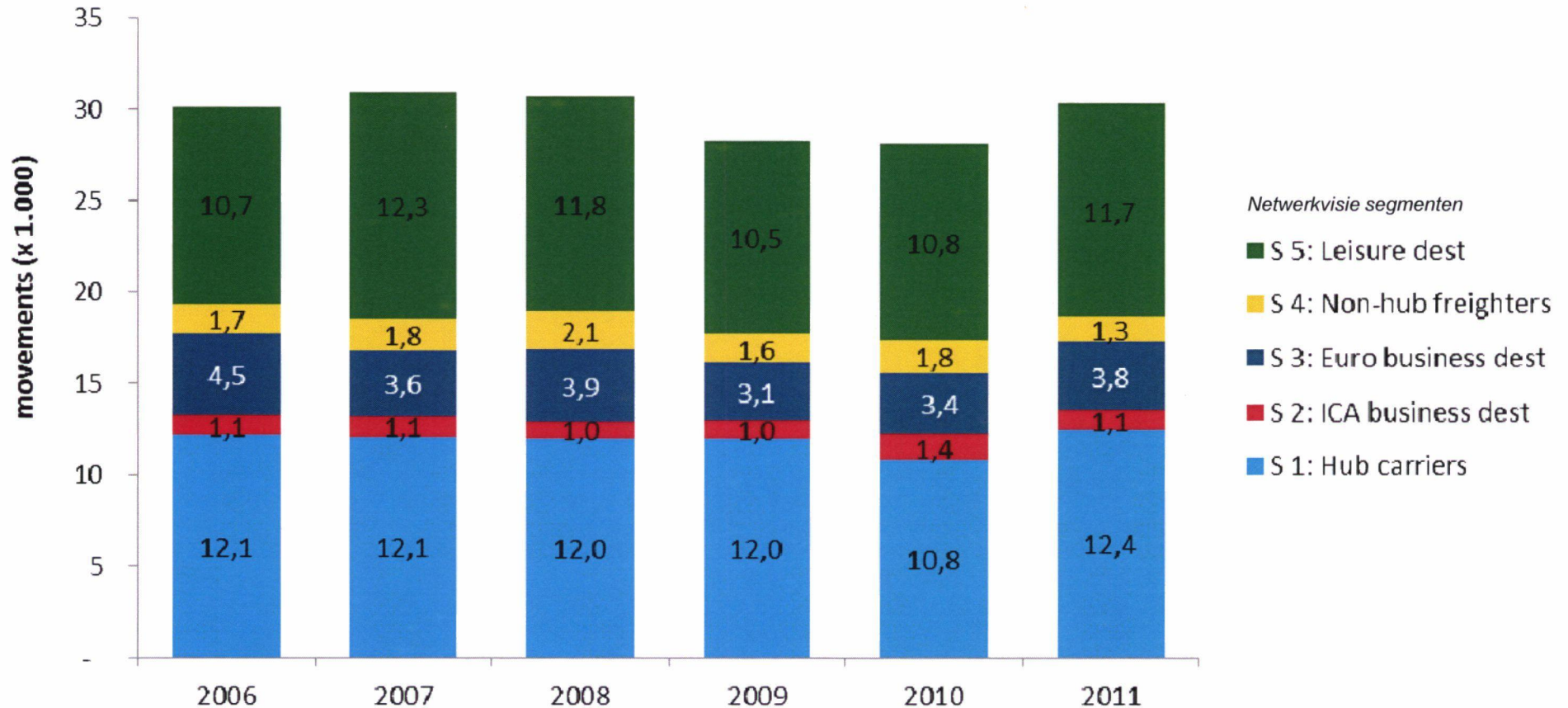
Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokkering per airline segment

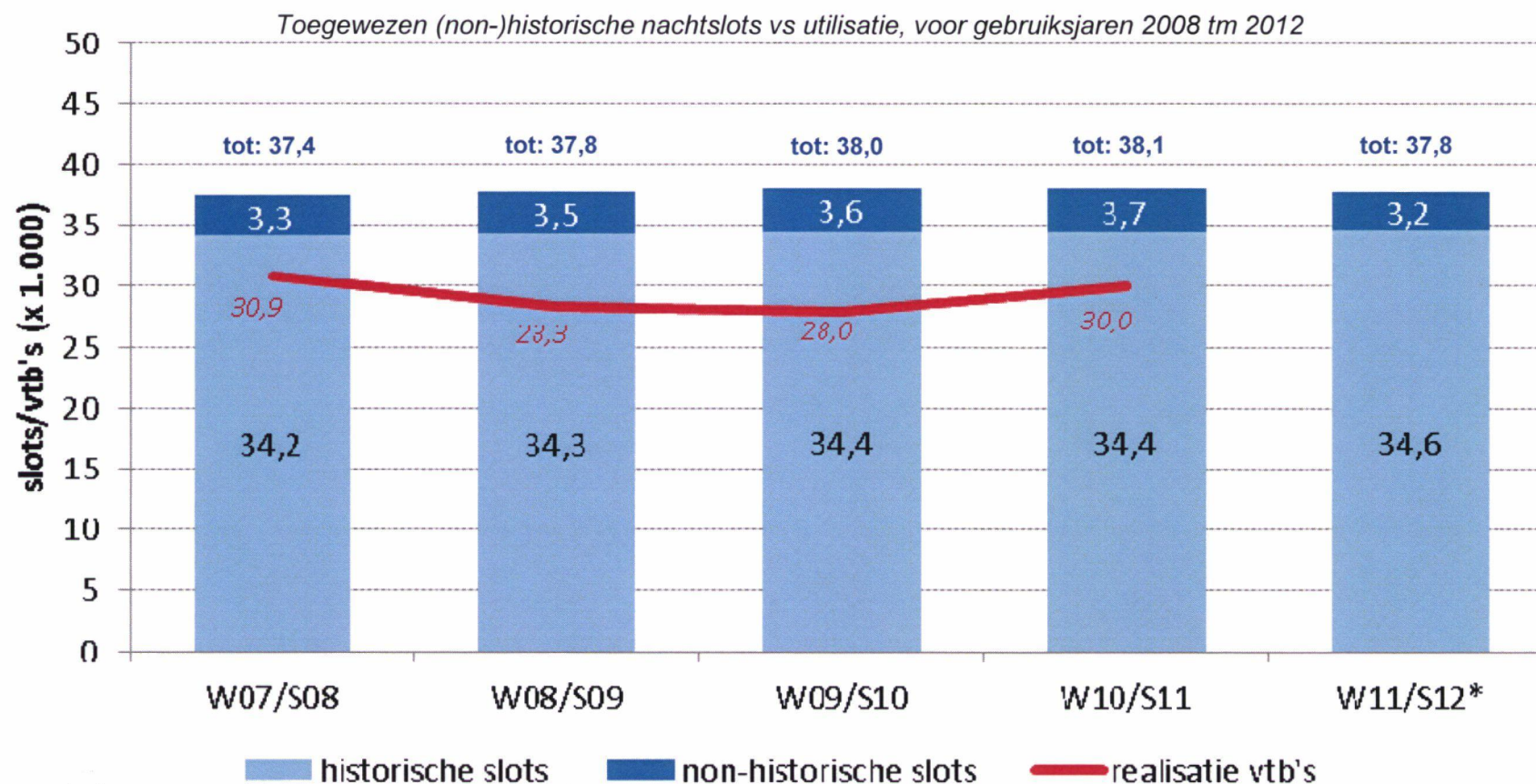
Ook het verkeer in de nacht (23-7uur) beweegt mee in het herstel van de markt, en komt het totaal aantal bewegingen in de nacht uit op 30k in 2011. In de nacht is het aandeel van segment 5 traffic (leisure) met 39% in 2011 relatief hoog

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 utilisatie van het totaal aantal nachtslots blijft relatief laag, en is de laatste drie jaren onder de 80% gebleven.

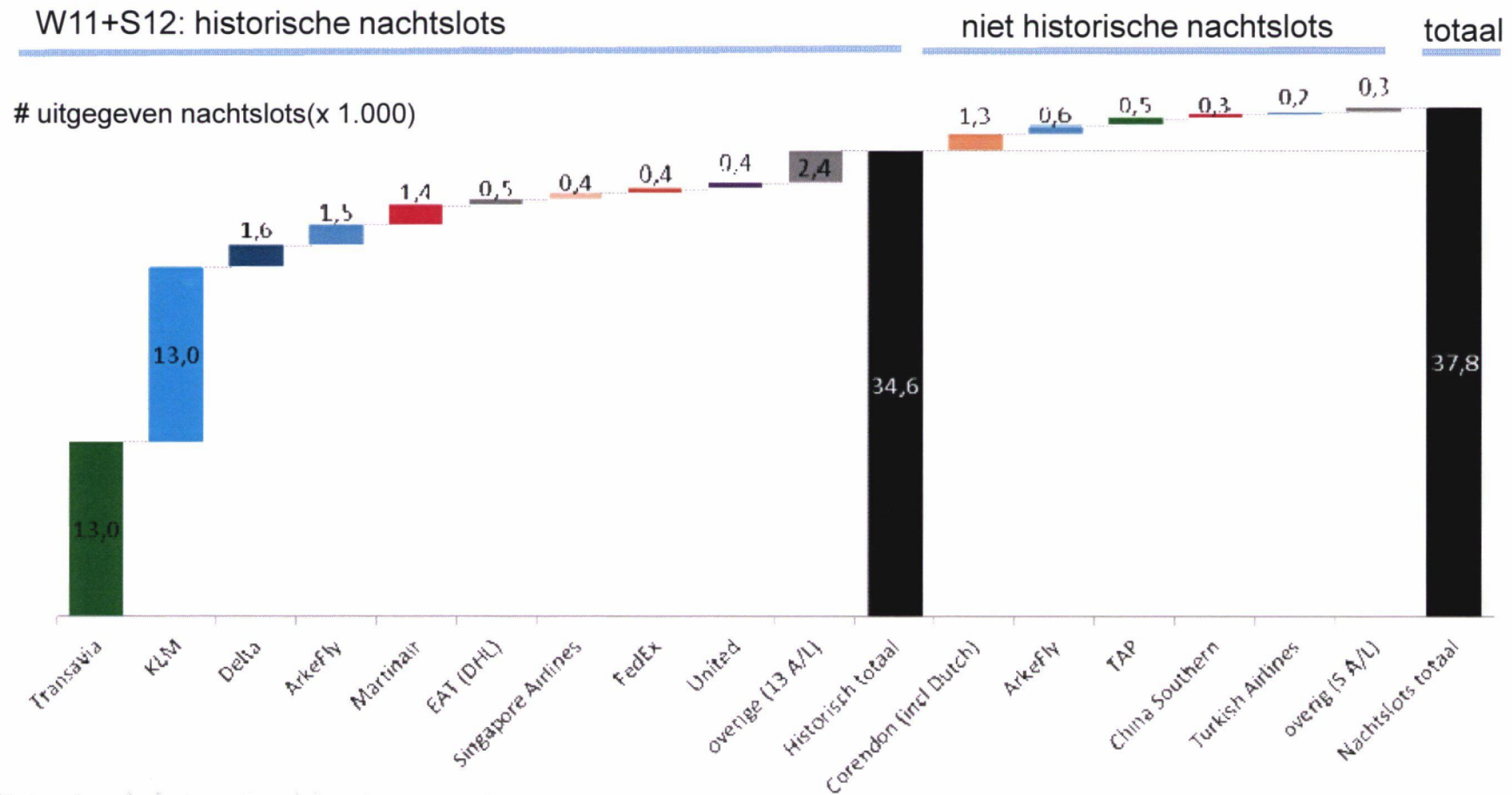
Utilisatie: 82% 75% 74% 79% n.n.b.



*: 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

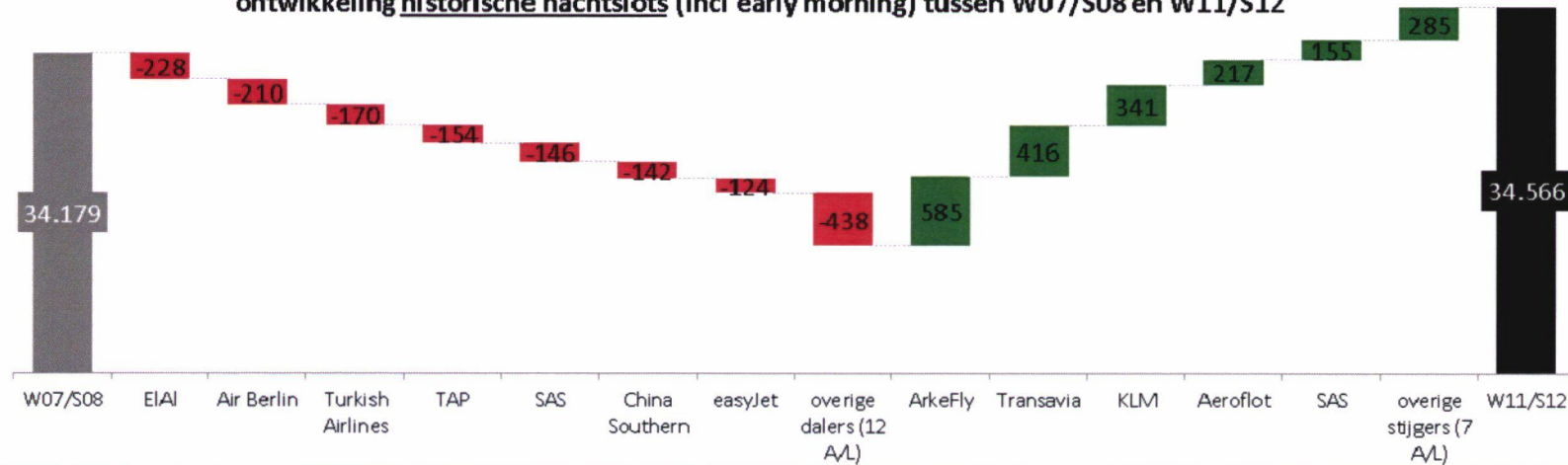
Bron: Stichting Airport Coordination Netherlands, Airport traffic statistieken (actuele tijden)

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.

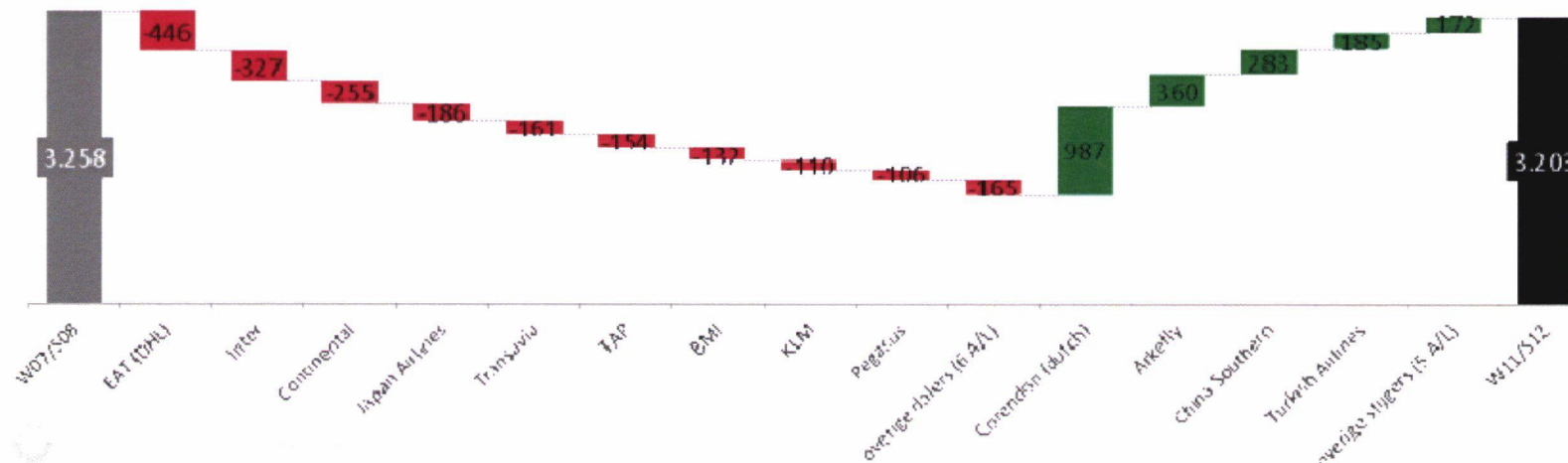


Ontwikkeling nachtslots (23-7uur): circa 19 airlines hebben sinds 2008 historische nachtslots teruggeven (ruim 1.600 slots in totaal). Deze zijn met name teruggevloeid richting ArkeFly, Transavia en KLM. Van alle non-historisch uitgegeven slots sinds 2008, neemt Corendon bijna eenderde voor rekening,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

Inhoud

Definities en VTB forecast

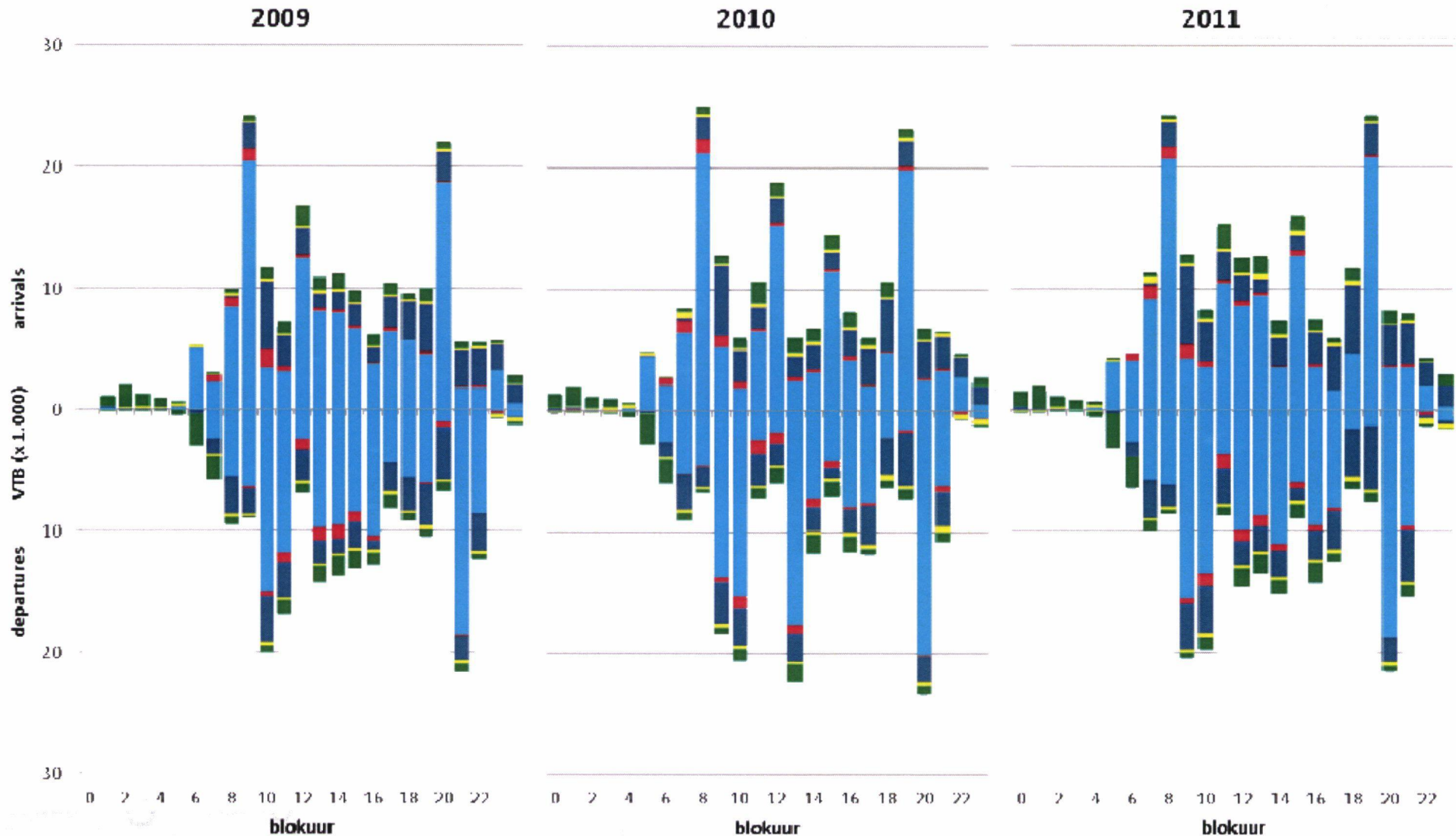
Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokkering 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)



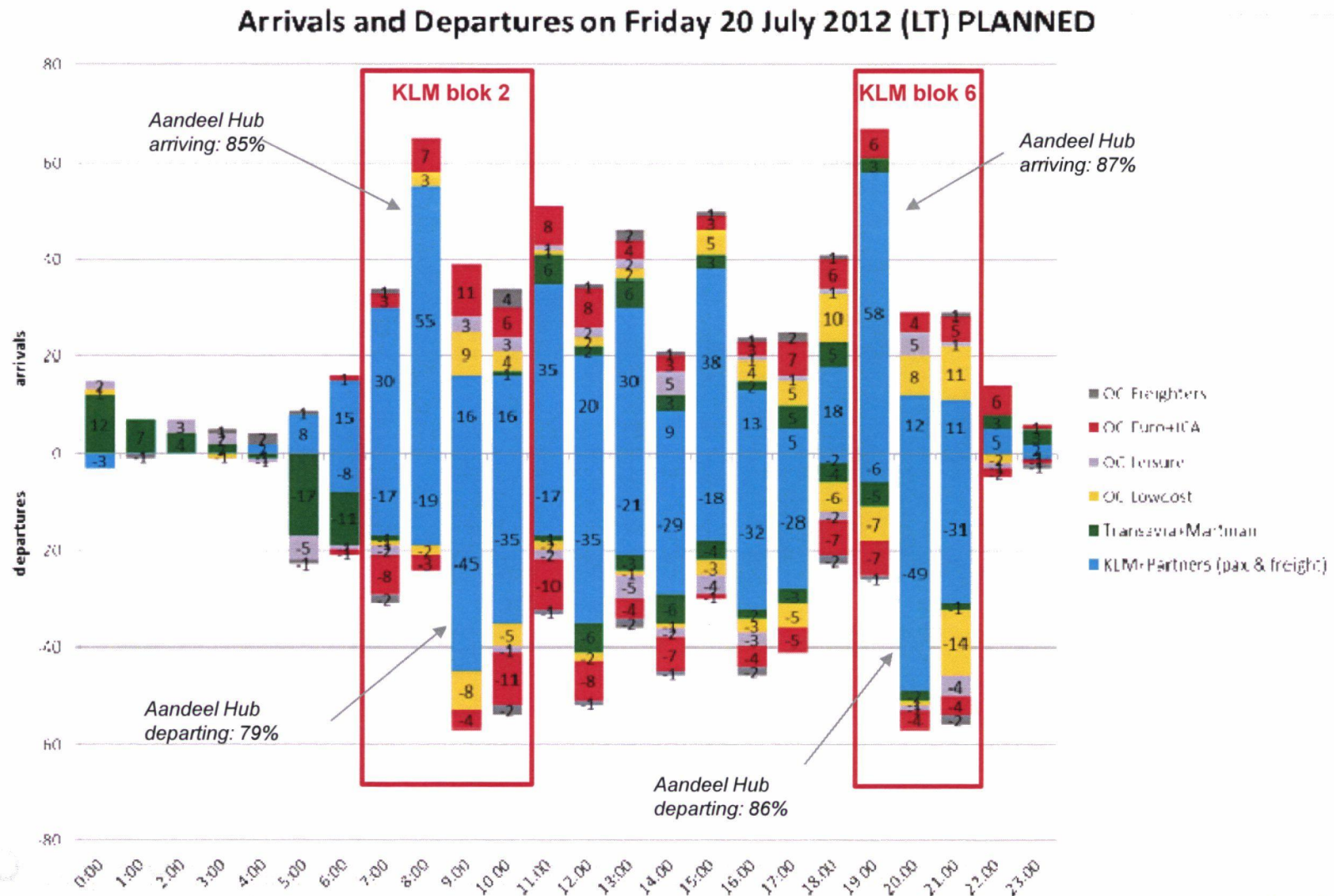
19

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

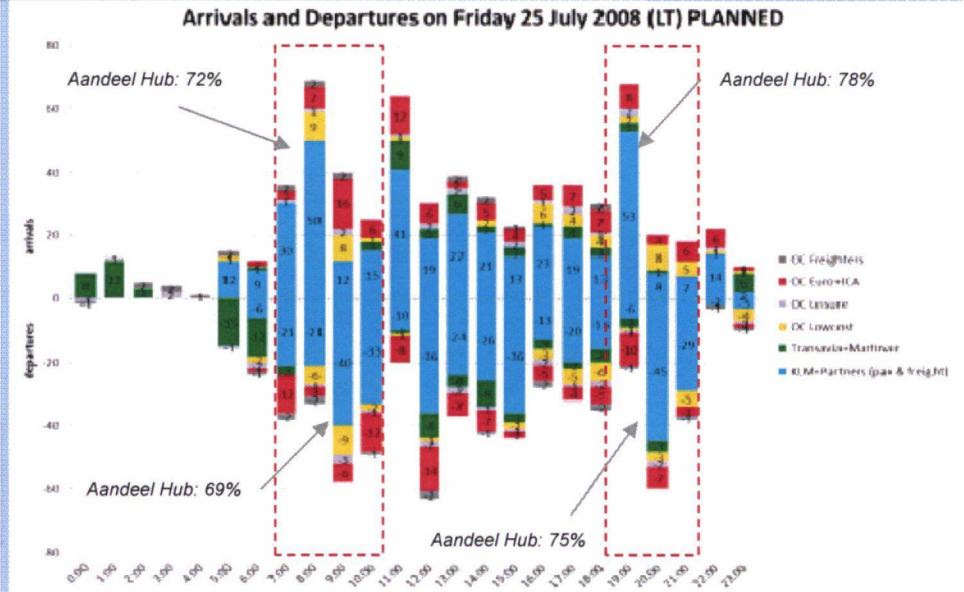
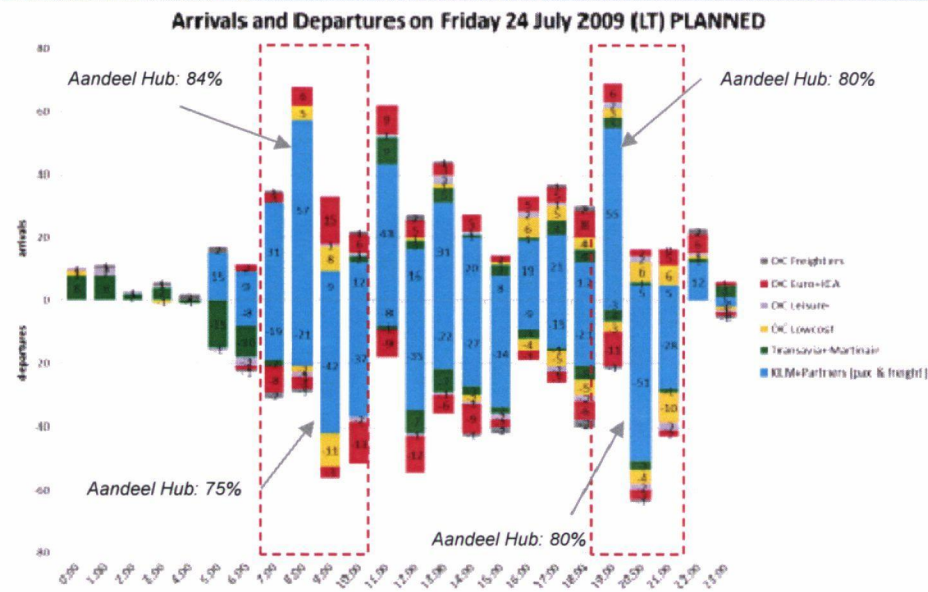
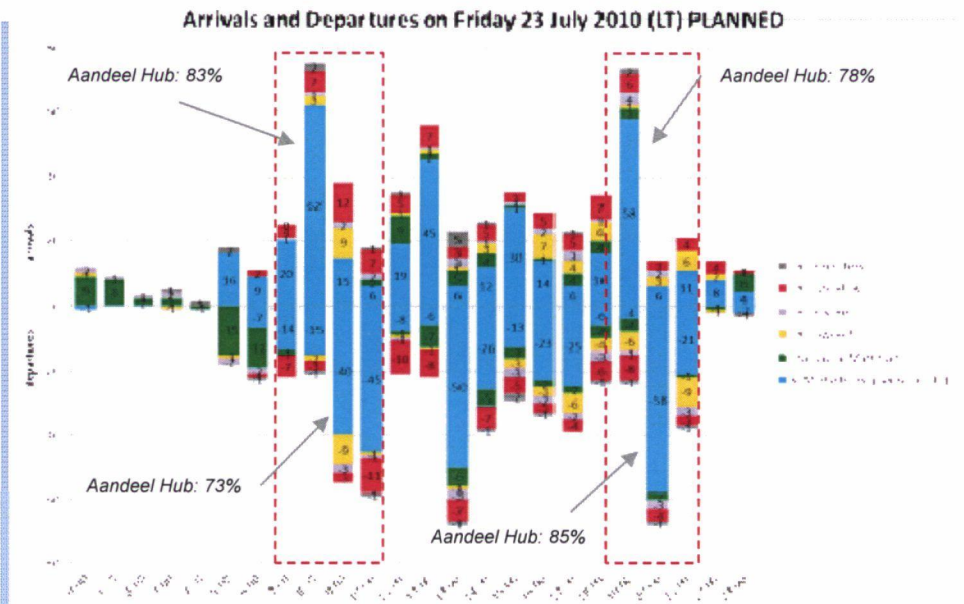
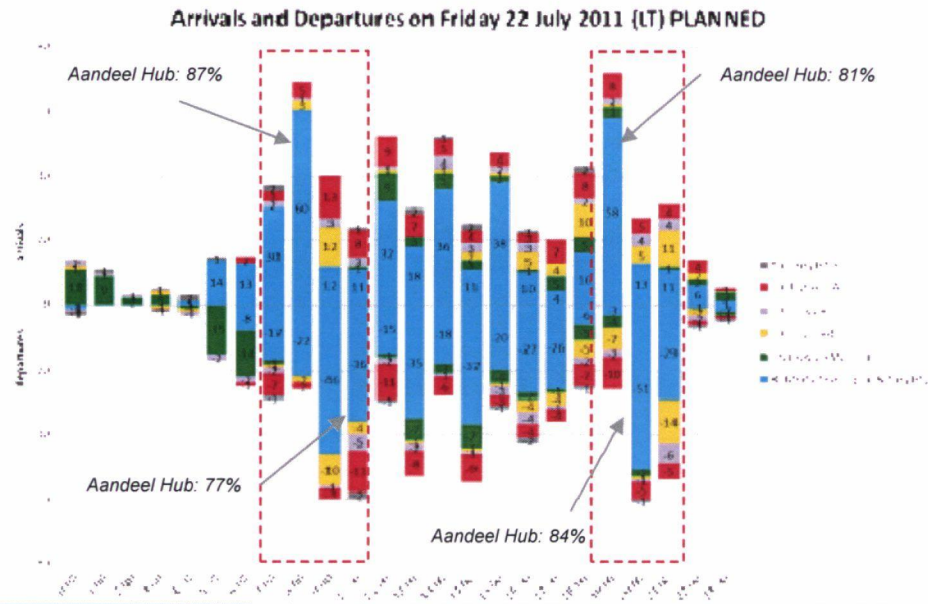


Netwerkwerk visie: ■ segment 1 ■ segment 2 ■ segment 3 ■ segment 4 ■ segment 5

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.

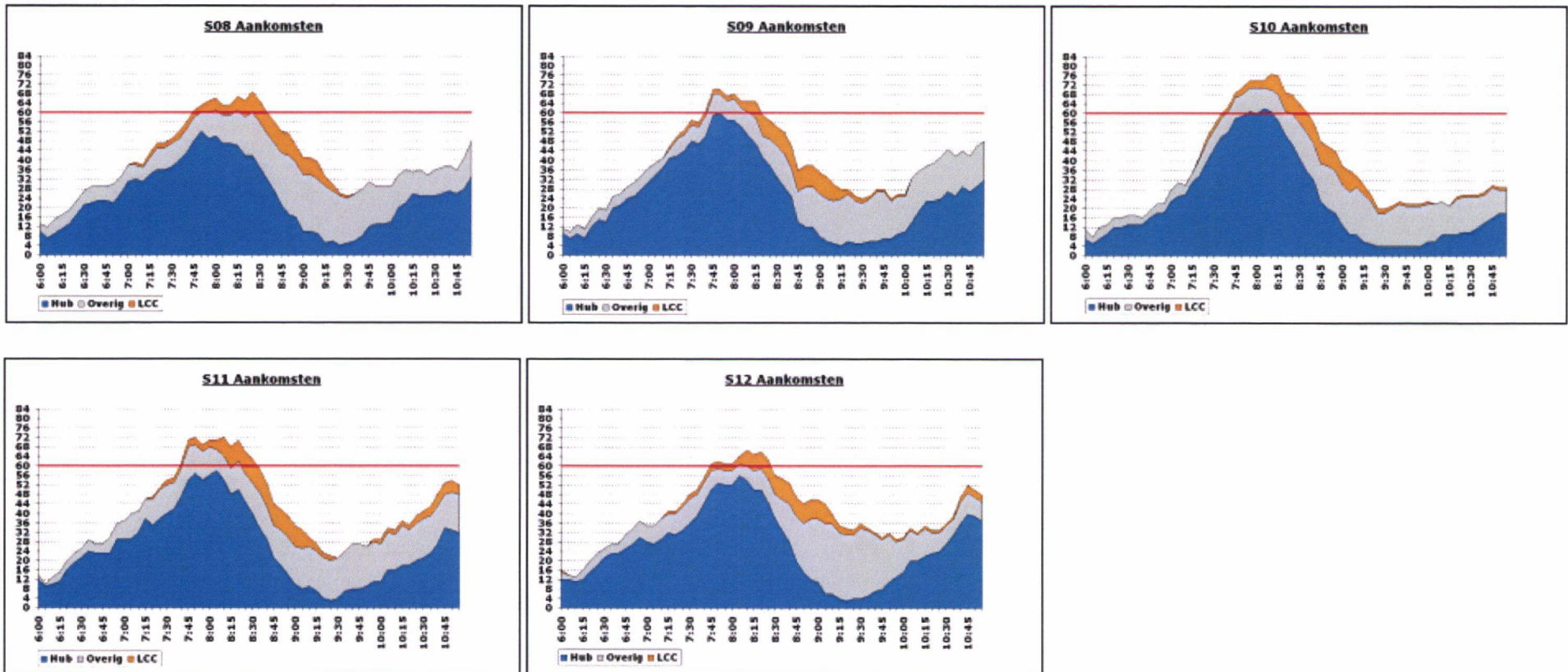


KLM opereert een 7-blokken systeem, muv S10 waarin het een 6 blokken systeem kende. De kenmerkende drukke blokken 2 en 6 zijn door de jaren echter goed zichtbaar. Het aandeel hub in de piekuren is de laatste jaren constant danwel iets gegroeid.



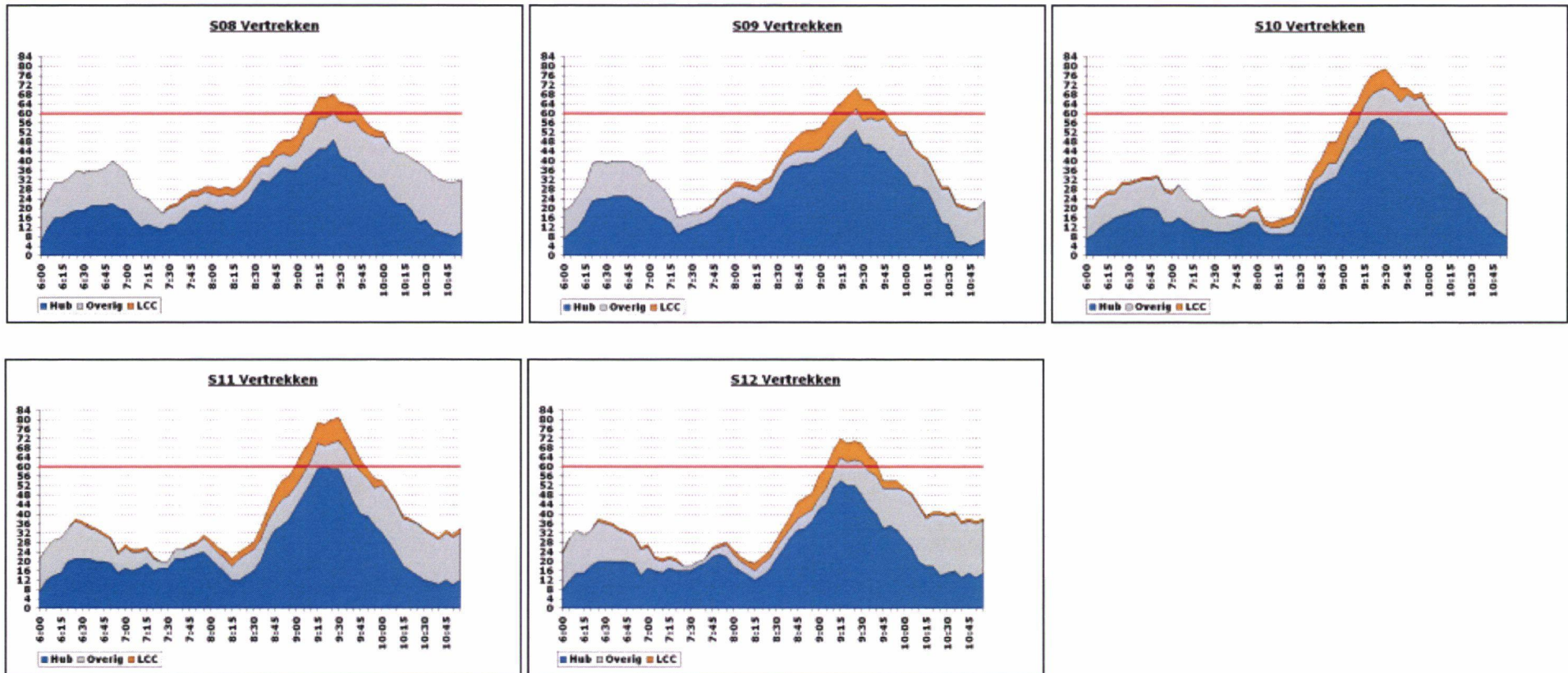
Blok 2 arrivals uitgelicht: ontwikkeling voortschrijdend uur (5 minuten intervals)

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.



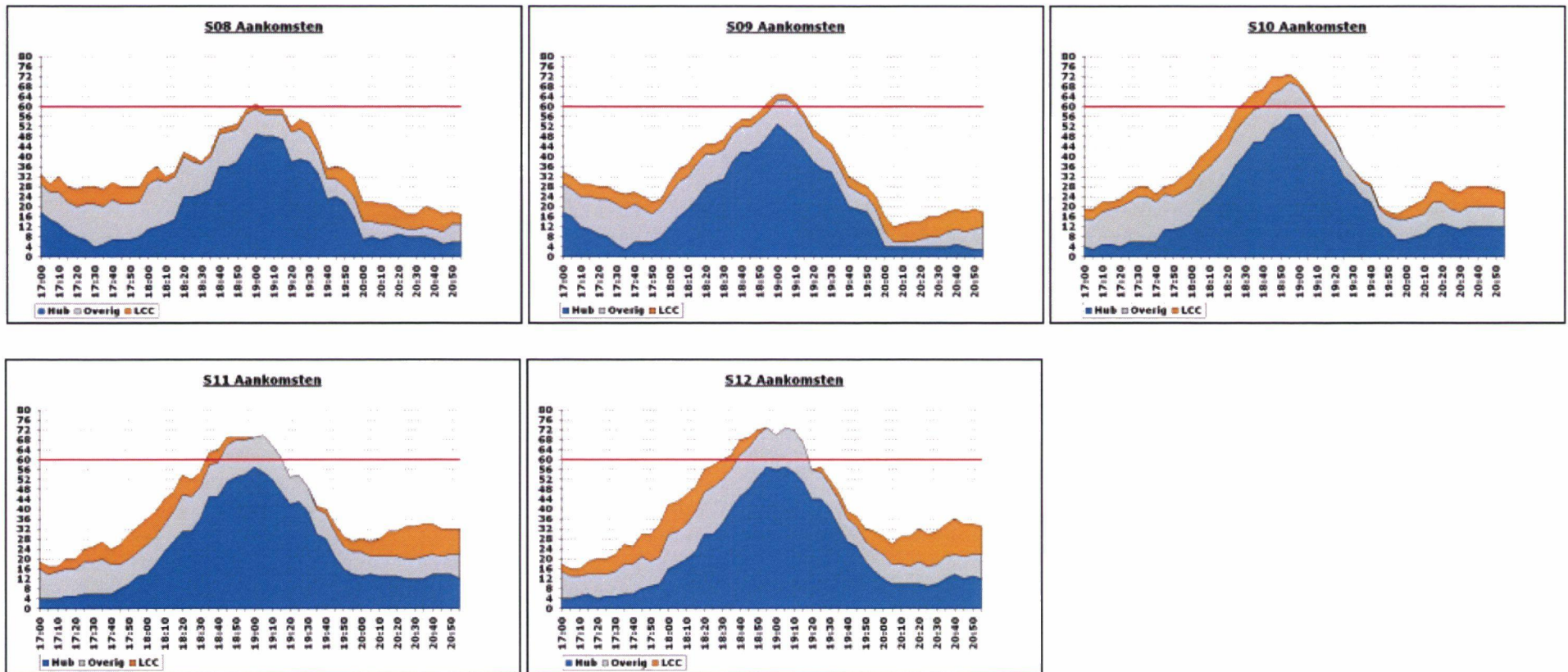
Blok 2 departures uitgelicht: ontwikkeling voortschrijdend uur (5 minuten intervals)

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.



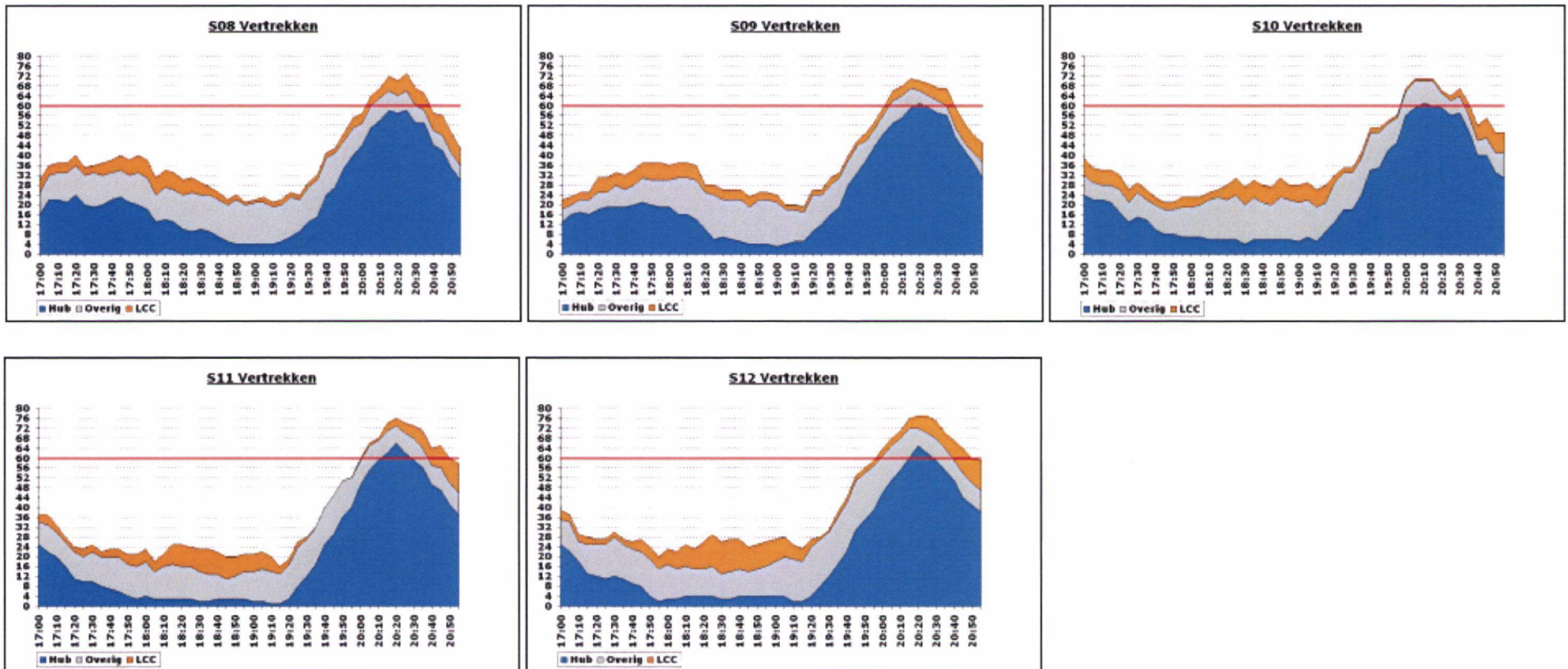
Blok 6 arrivals uitgelicht: ontwikkeling voortschrijdend uur (5 minuten intervals)

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

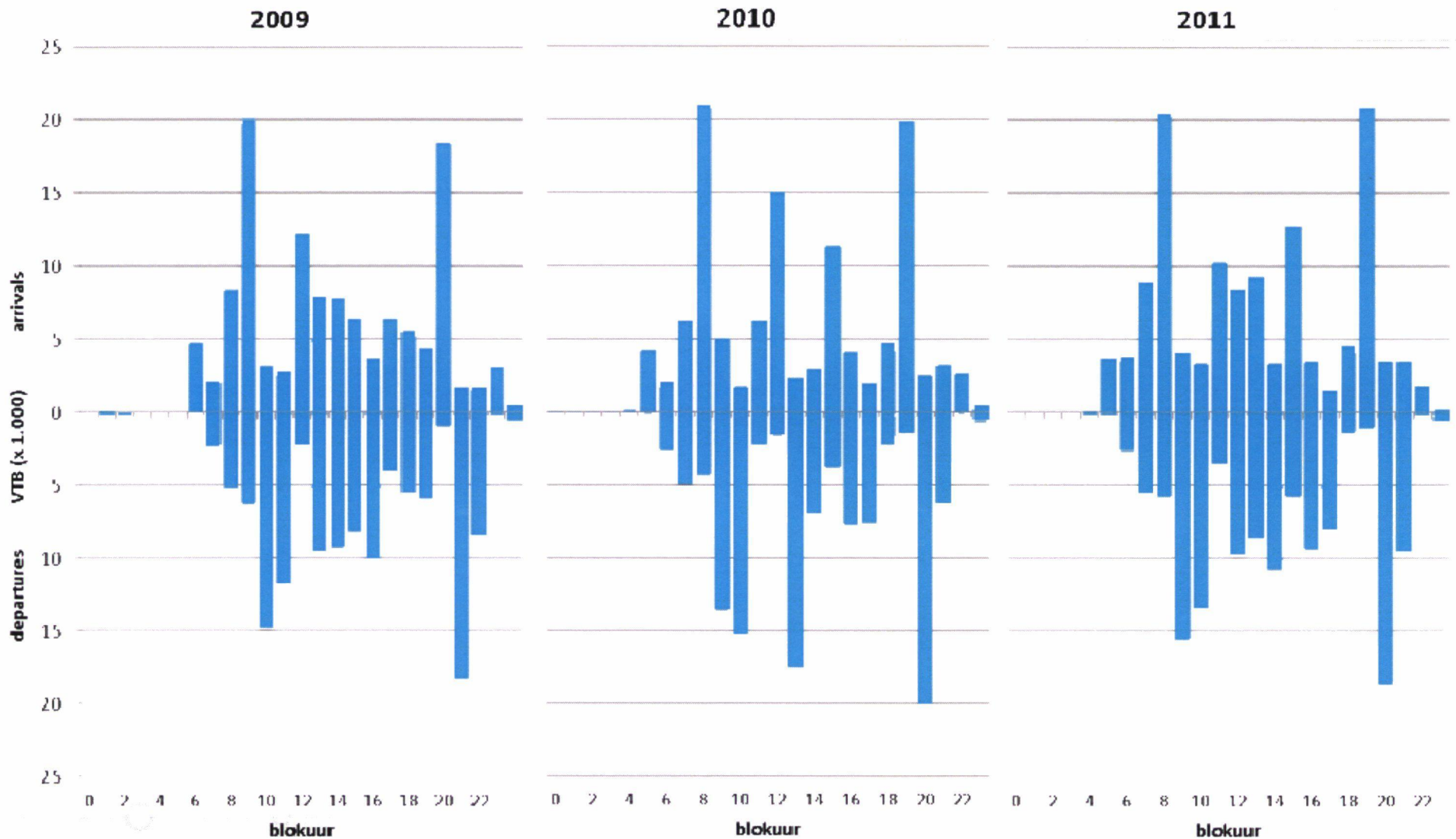
Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

Hub segment (pax): volledig in netwerkvisie segment 1



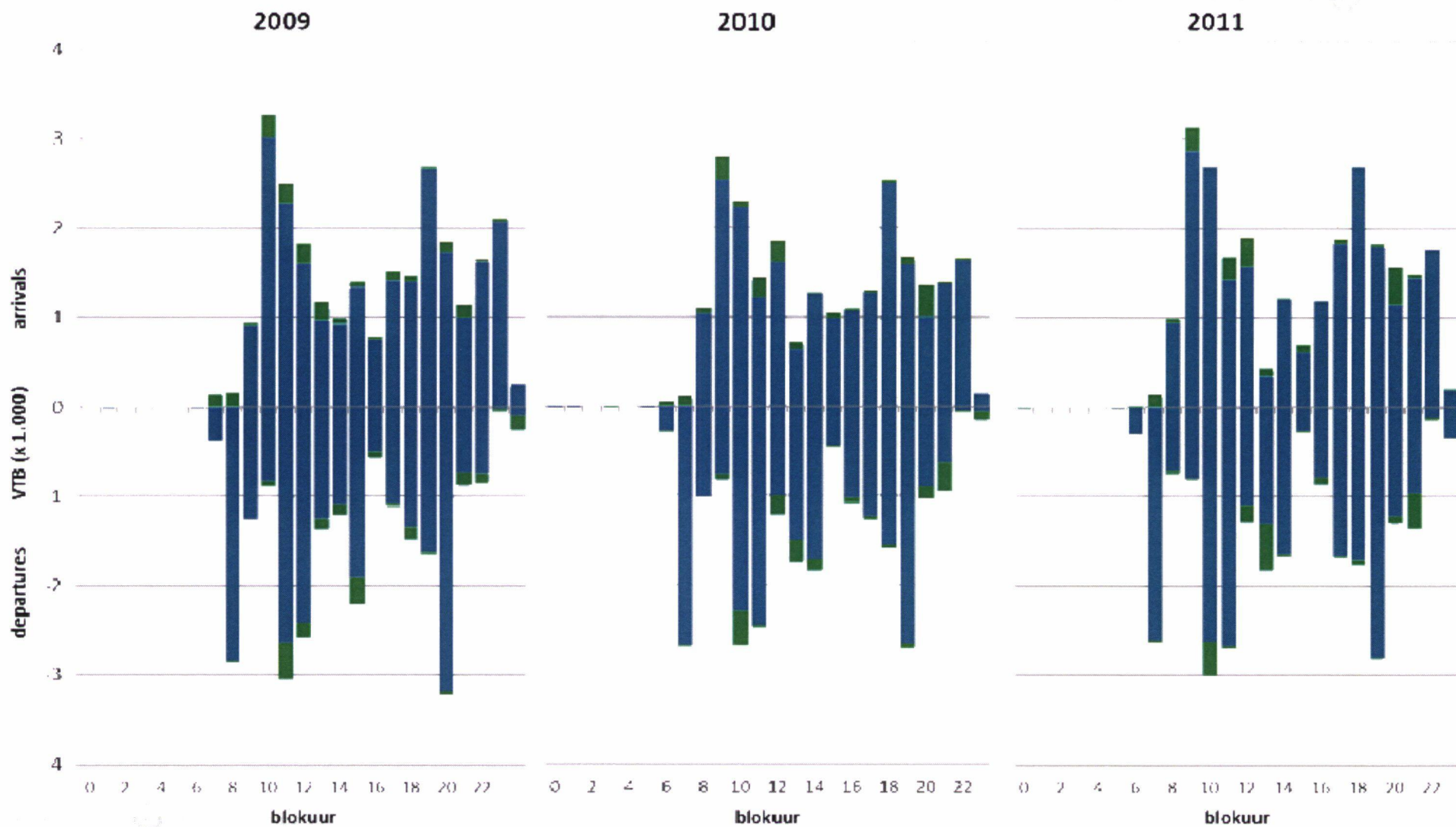
27

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



Netwerkwijk 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)

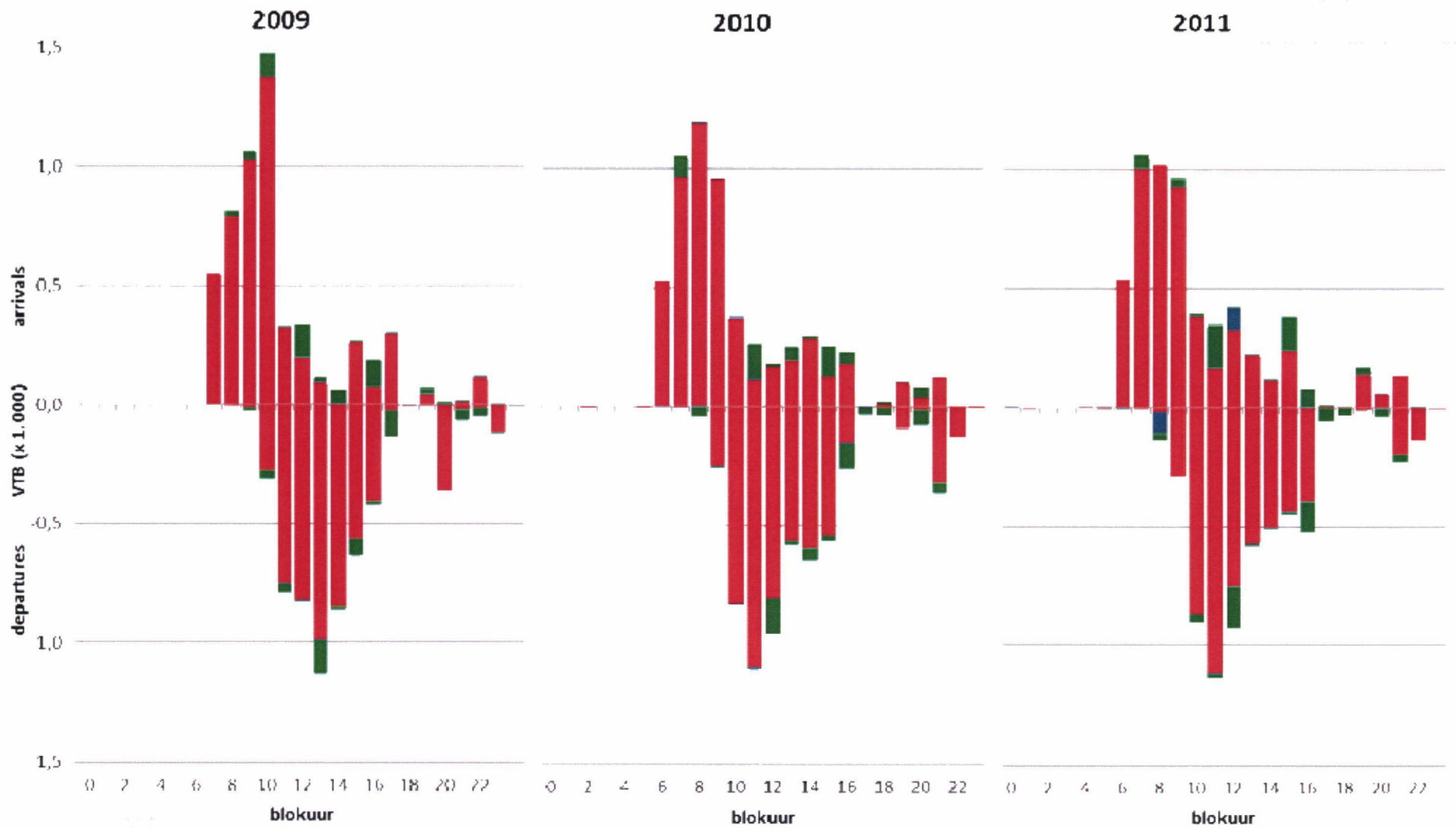


28 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continuu Onderzoek, AAS



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

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

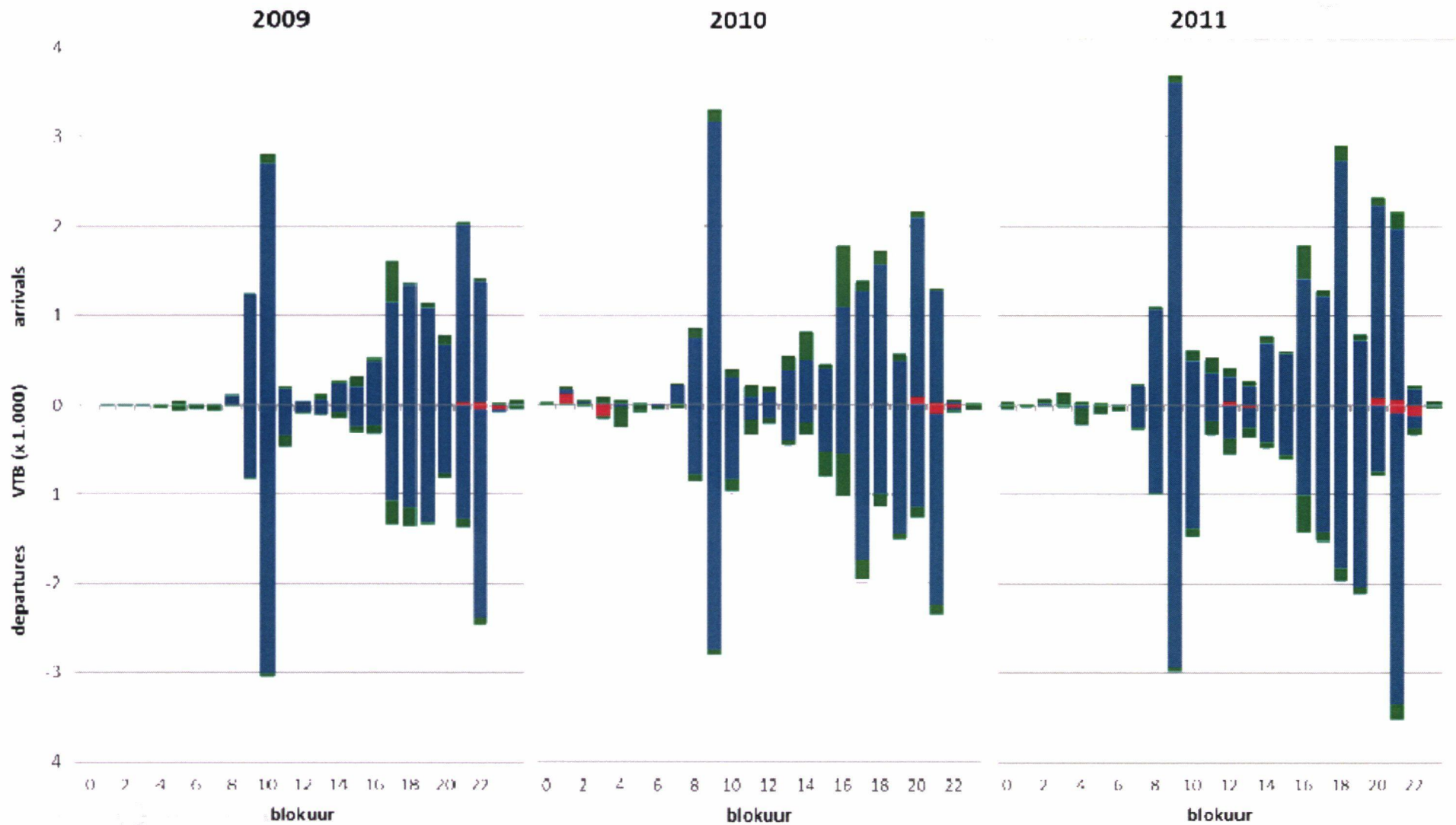


29 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continu Onderzoek, AAS



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)

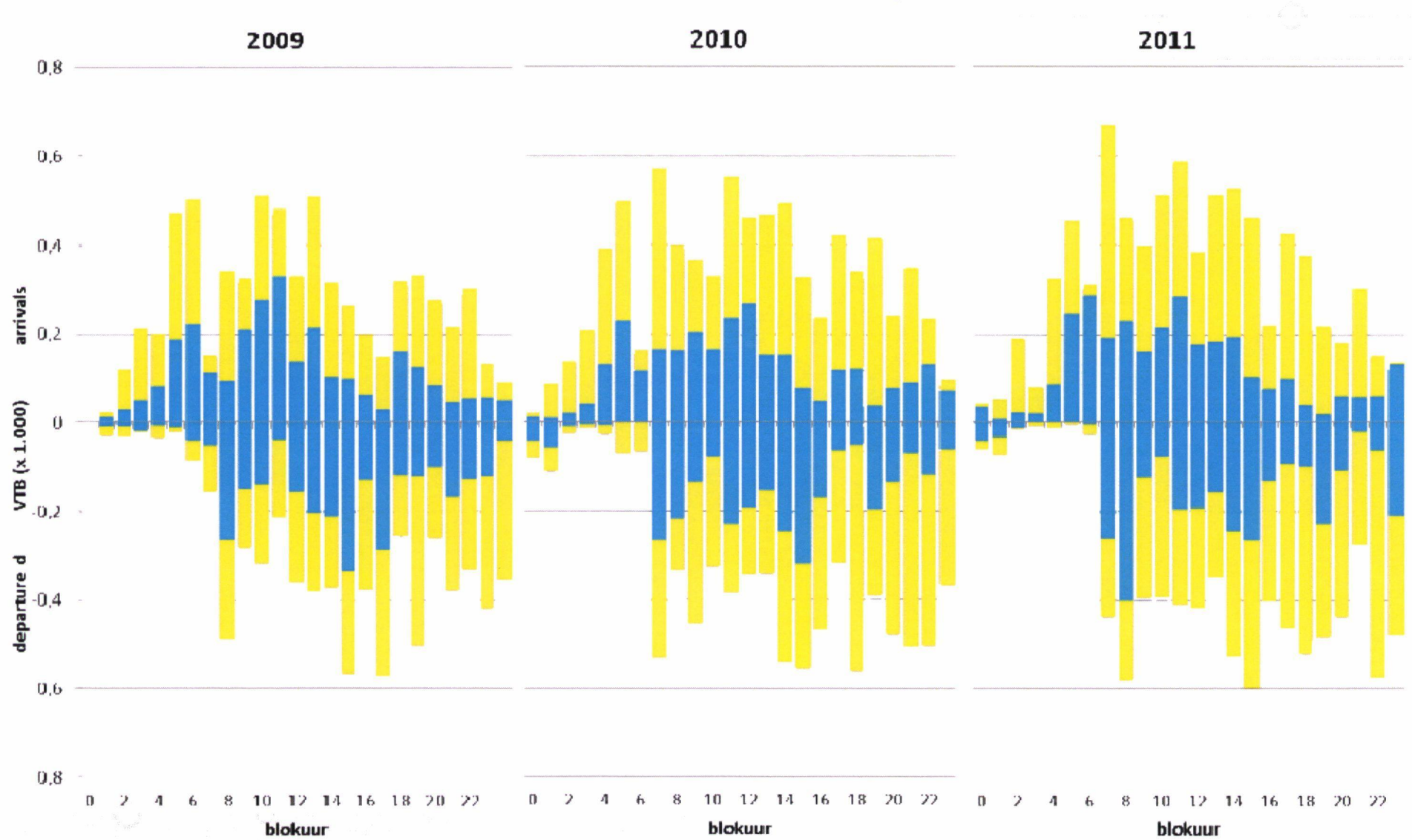


30 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continu Onderzoek, AAS



Netwerkwerk 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

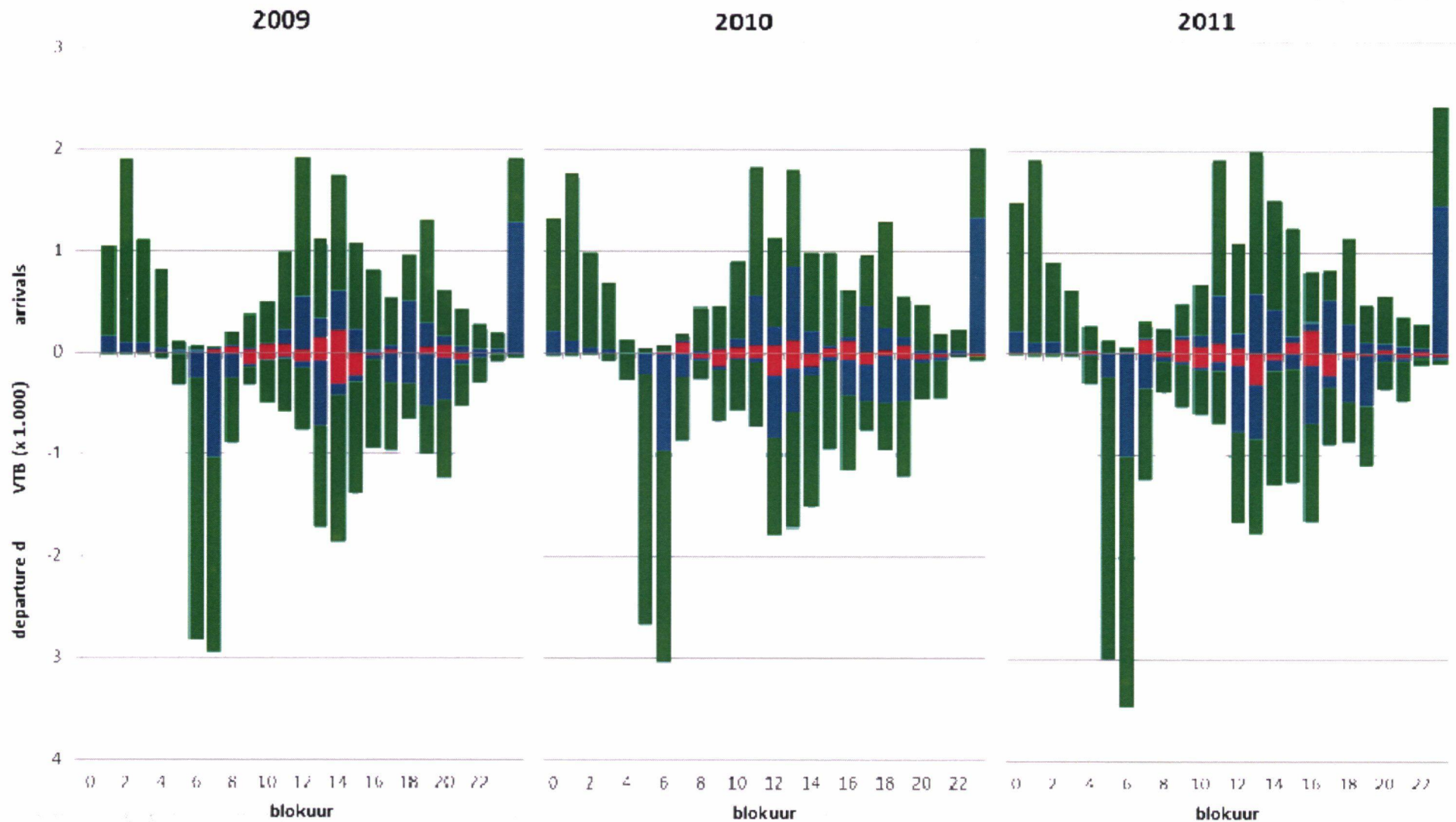


31 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
Continu Onderzoek, AAS



Netwerkwisie: ■ 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



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

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. 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 gegeven aan het geformuleerde selectiviteitsbeleid. De 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.

2. Analyse 'Ontwikkeling Mainport Traffic'

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 stuurgroepvergadering vastgelegde definities van de verschillende segmenten behorend bij de Aldersafspraken. Op basis van de analyse kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- **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%

¹ deel uitmakend van het Aldersakkoord Schiphol

- 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 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 (incl. 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 incl. partners: ca 88%).

- **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.

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 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 netwerkkwaliteit 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 netwerkkwaliteit 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.

Met vriendelijke groet,



Directeur Luchtvaart

Bijlage:

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

Bilaga 1: Definities segmenten

Bilage 2: Ontwikkeling Mainport Traffic

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%

Van: [redacted]@schiphol.nl]
Verzonden: maandag 14 mei 2012 17:46
Aan: [redacted] - DGLM;
CC: [redacted]
Onderwerp: concept agenda stuurgroep overleg
Bijlagen: slides ontwikkeling mainport traffic_final.pptx; matrix selectiviteit.pptx; Kernpunten stuurgroep selectiviteit 16 april 2012.docx; Agendavoorstel stuurgroep selectiviteit 16 mei 2012.docx

[redacted]
Bijgaand de concept agenda en stukken tbv stuurgroep selectiviteit woensdag as.

Met vriendelijke groet,

 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.

Update Ontwikkeling Mainport Traffic

Conform “Netwerkvisie” segmentering



Traffic Analysis & Forecasts

Tbv bespreking MinlenM/KLM/SACN/AAS 16 mei2012

Versie: final

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 waarmee 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 1-4**, 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, alhoewel het aantal uitgegeven historische nachtslots licht stijgt.
5. Over het gehele jaar genomen, is het aandeel van netwerkvisie 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% algehang het piek uur. Noot: het geplande schema voor een drukke dag in S12 voorziet een aandeel van KLM+partners in de piekuren van rond de 80%.

Inhoud

Definities en VTB forecast

Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

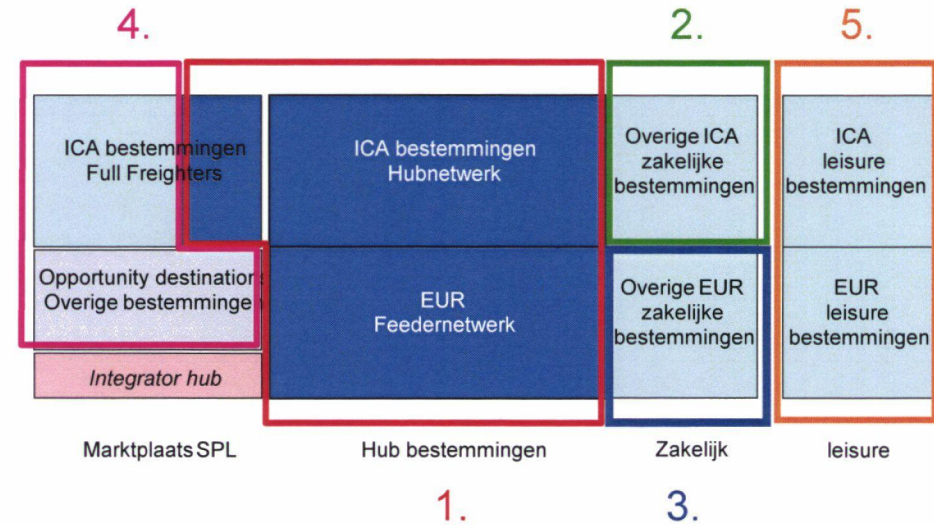
Ontwikkelingen in de nacht

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



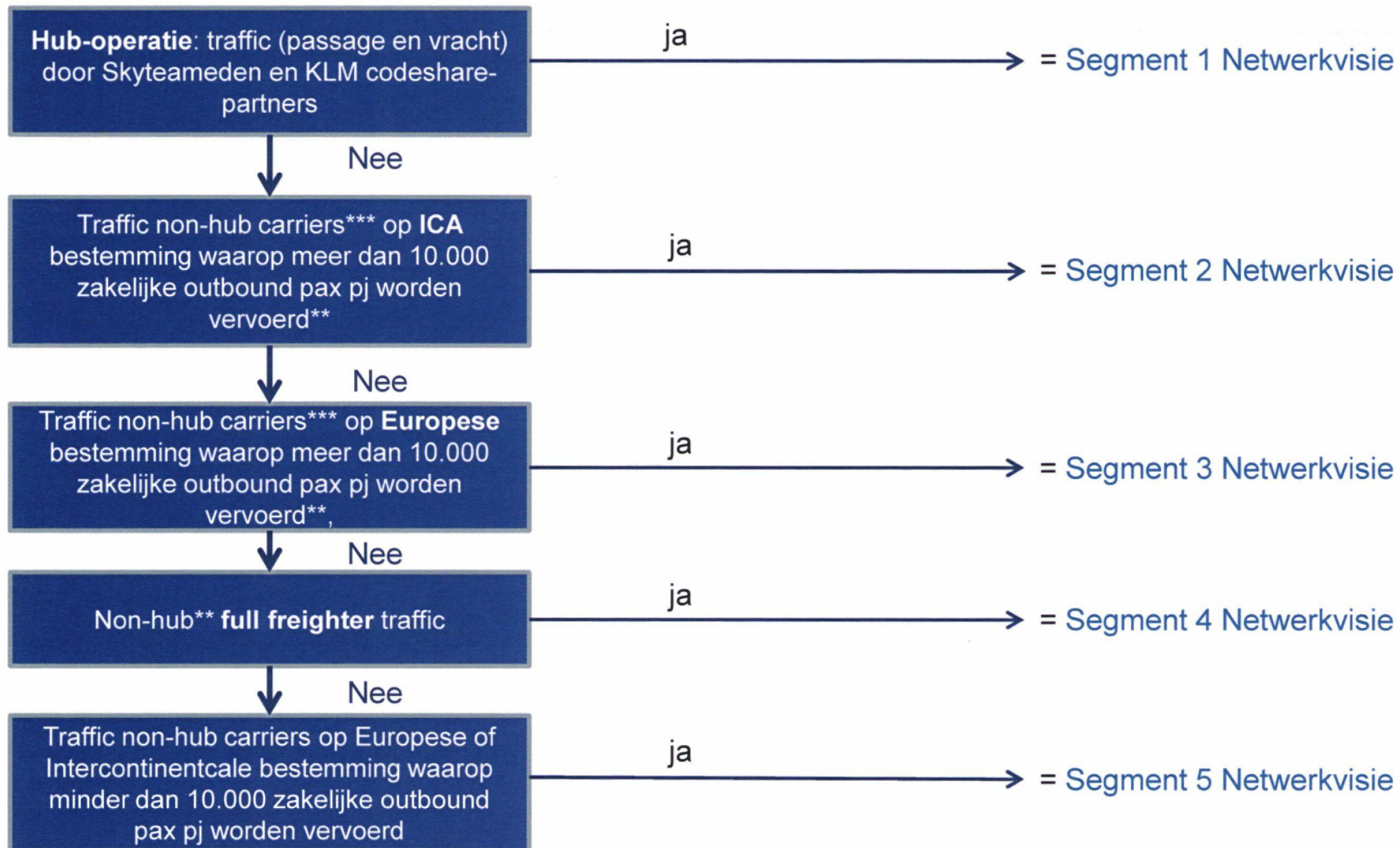
Segmenten:

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

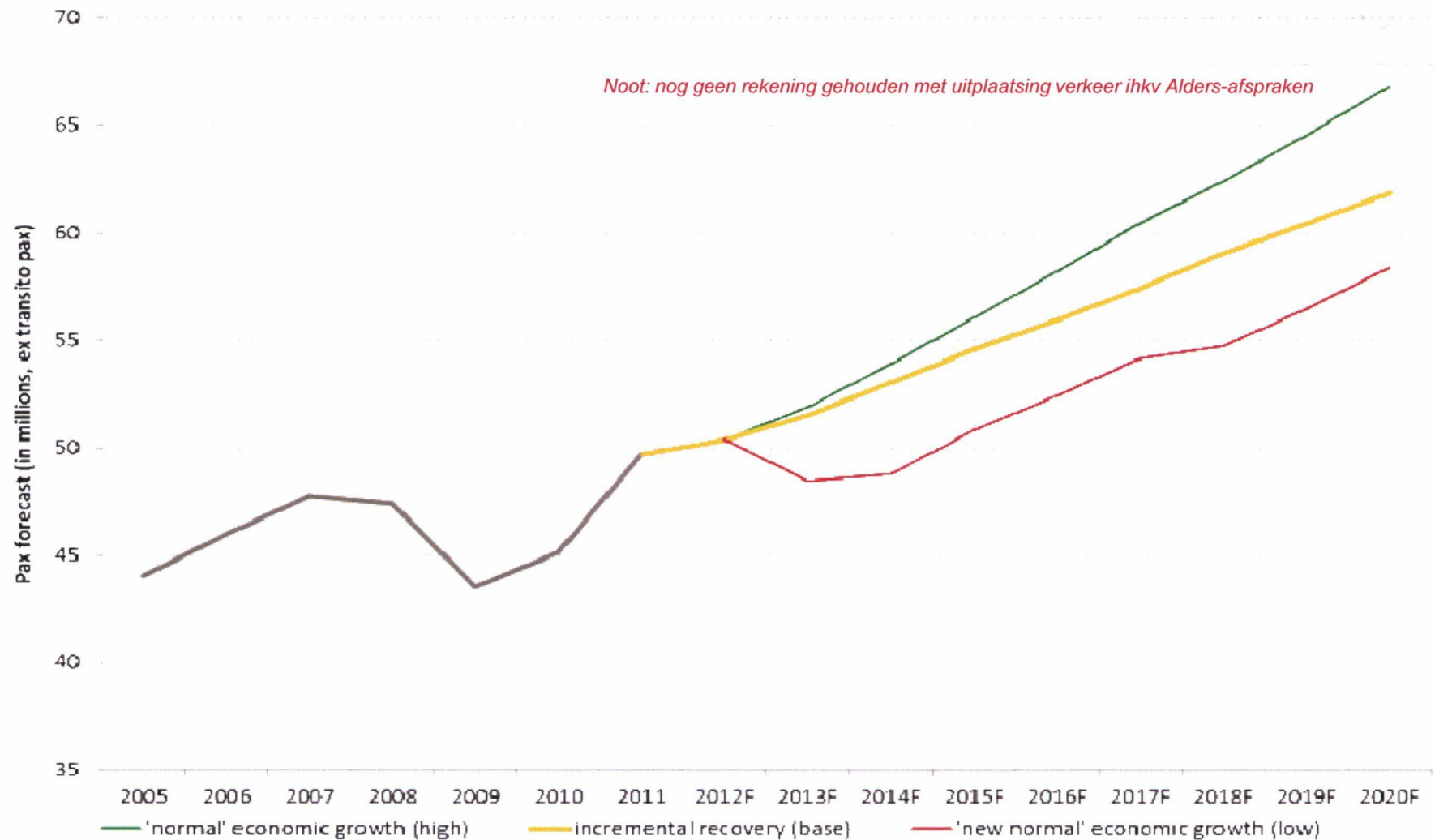


*) De segmenten uit de netwerkvisie Definitie zijn hier gedefinieerd zoals vastgelegd bij stuurgroepvergadering van 27 maart 2012

***) 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.

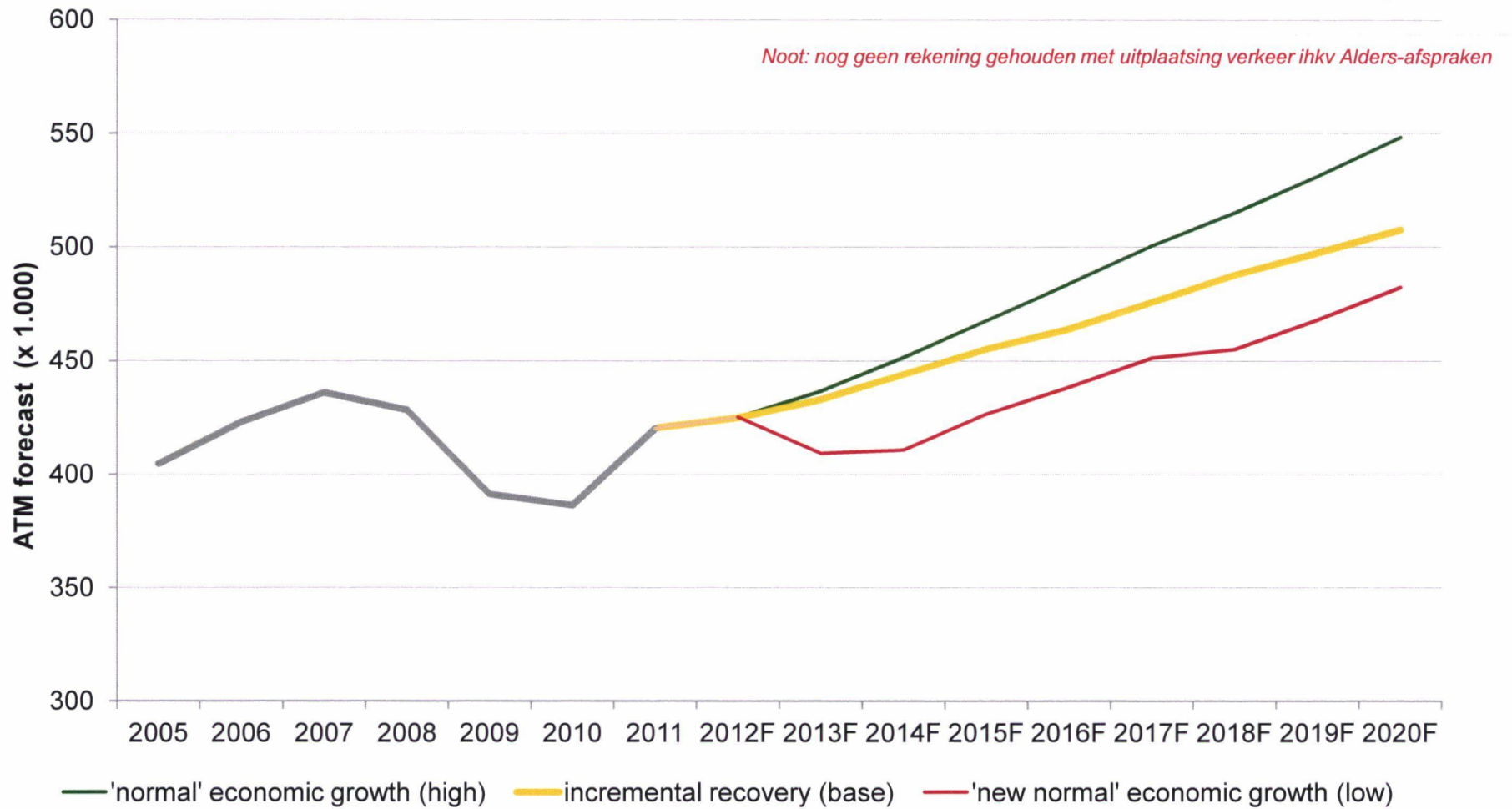
****) Een carrier die een deel uitmaakt van Skyteam en een codesharepartner is van KLM.

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%

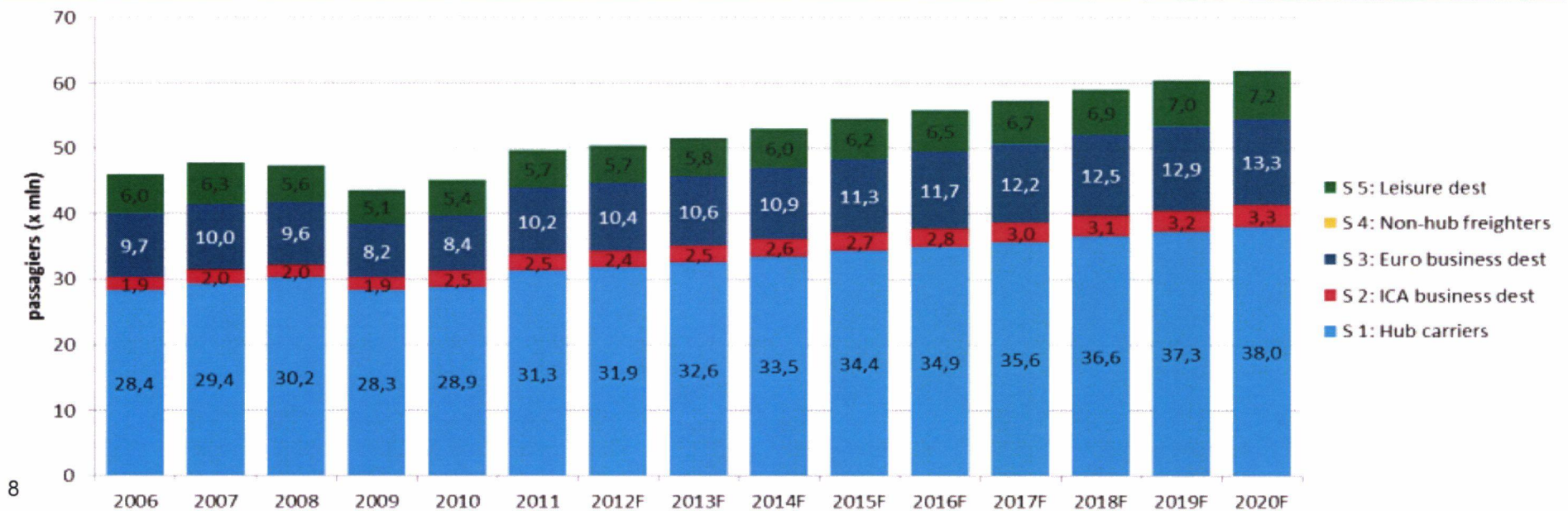
AMS marktvraag VTB's t/m 2020



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%

AMS marktvraag (base scenario) naar netwerkvisie segmenten

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



Inhoud

Definities en VTB forecast

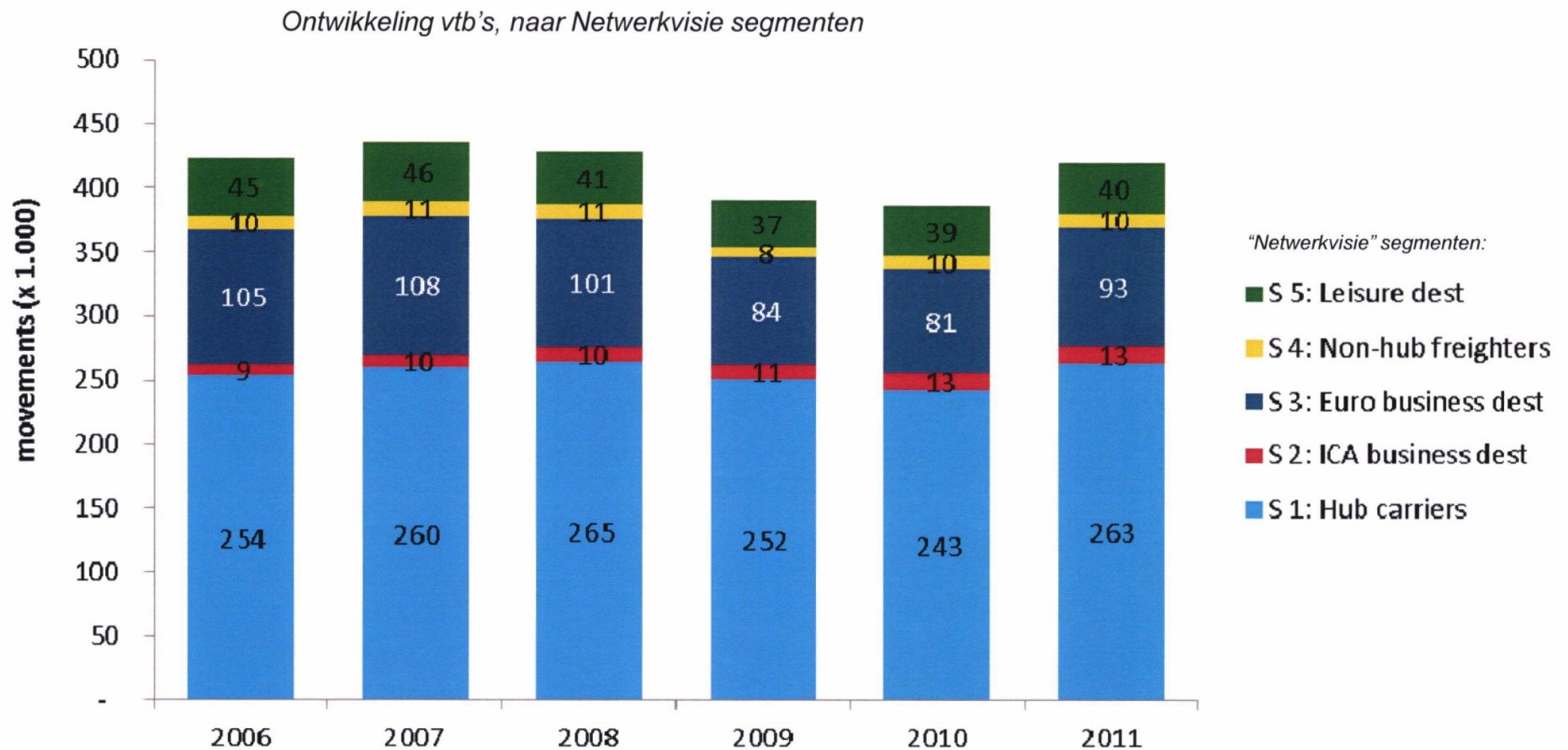
Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

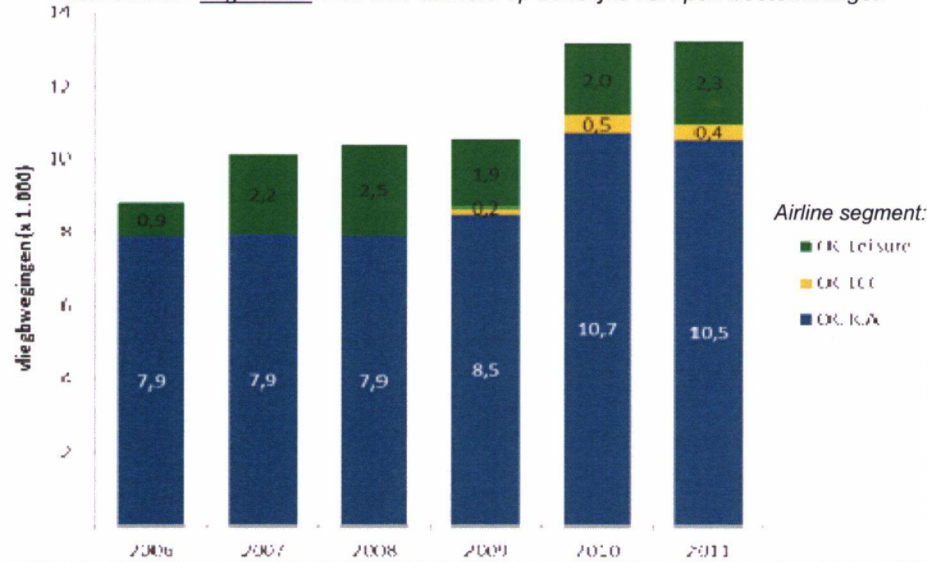
Vliegbewegingen op AMS herstellen enigszins na tickettax en economische crisis; het aandeel hub carriers neemt licht toe van 60% in 2006 tot een niveau van ca 63% in 2011. Het aandeel van segment 5 traffic (op leisure bestemmingen) blijft stabiel door de jaren op ca 10%



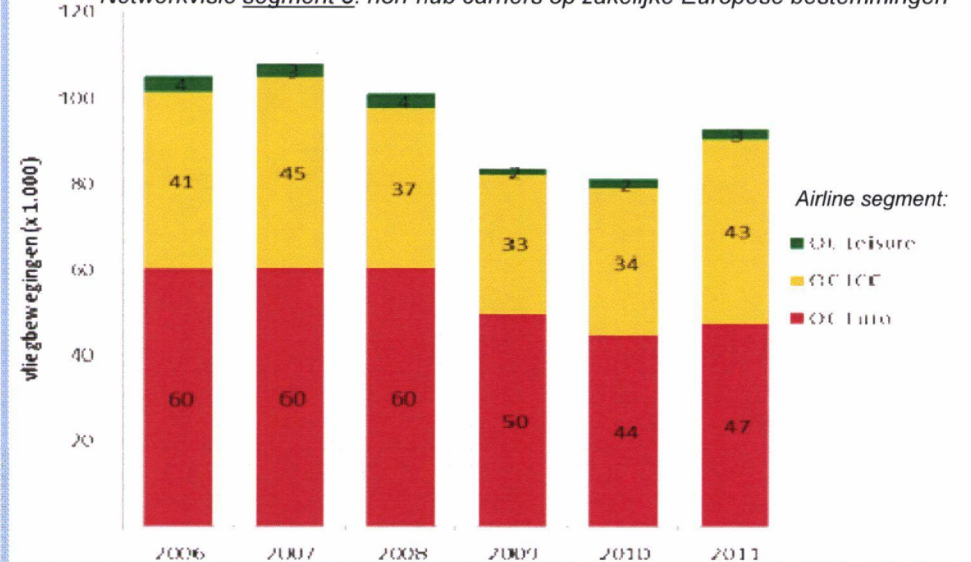
→ On the next slide, the type of airlines operating in segments 3 and 5 is specified into more detail

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.

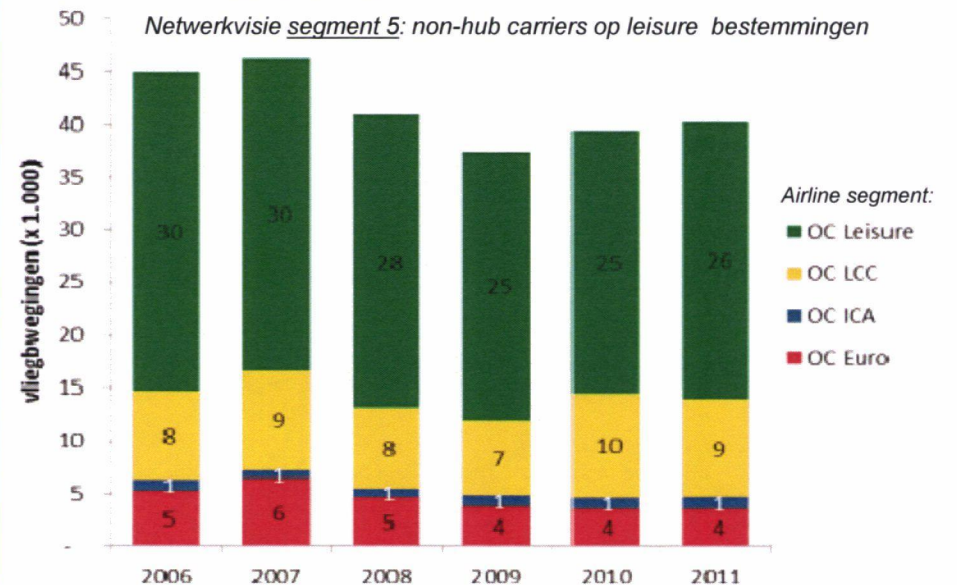
Netwerkvisie segment 2: non hub carriers op zakelijke ICA pax bestemmingen



Netwerkvisie segment 3: non-hub carriers op zakelijke Europese bestemmingen



Netwerkvisie segment 5: non-hub carriers op leisure bestemmingen



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

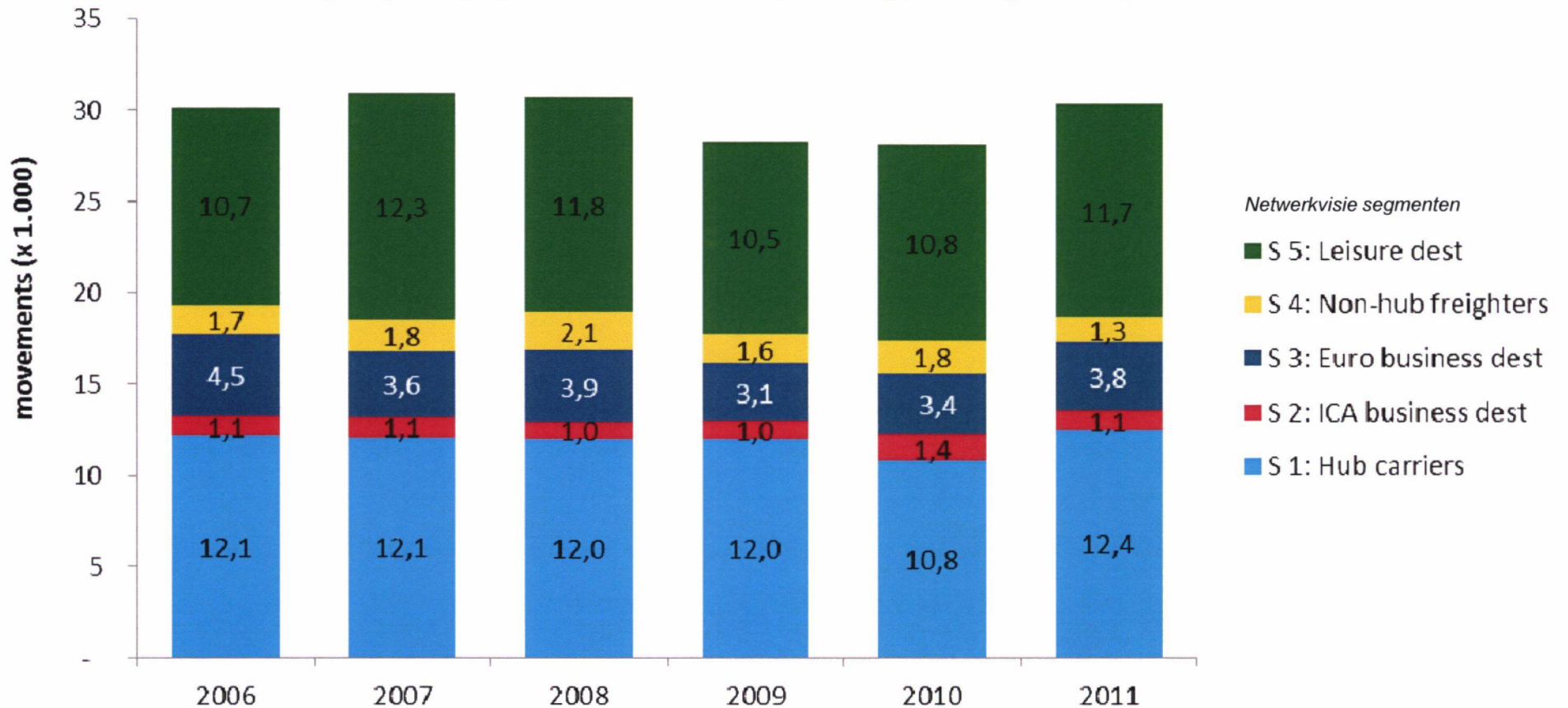
Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

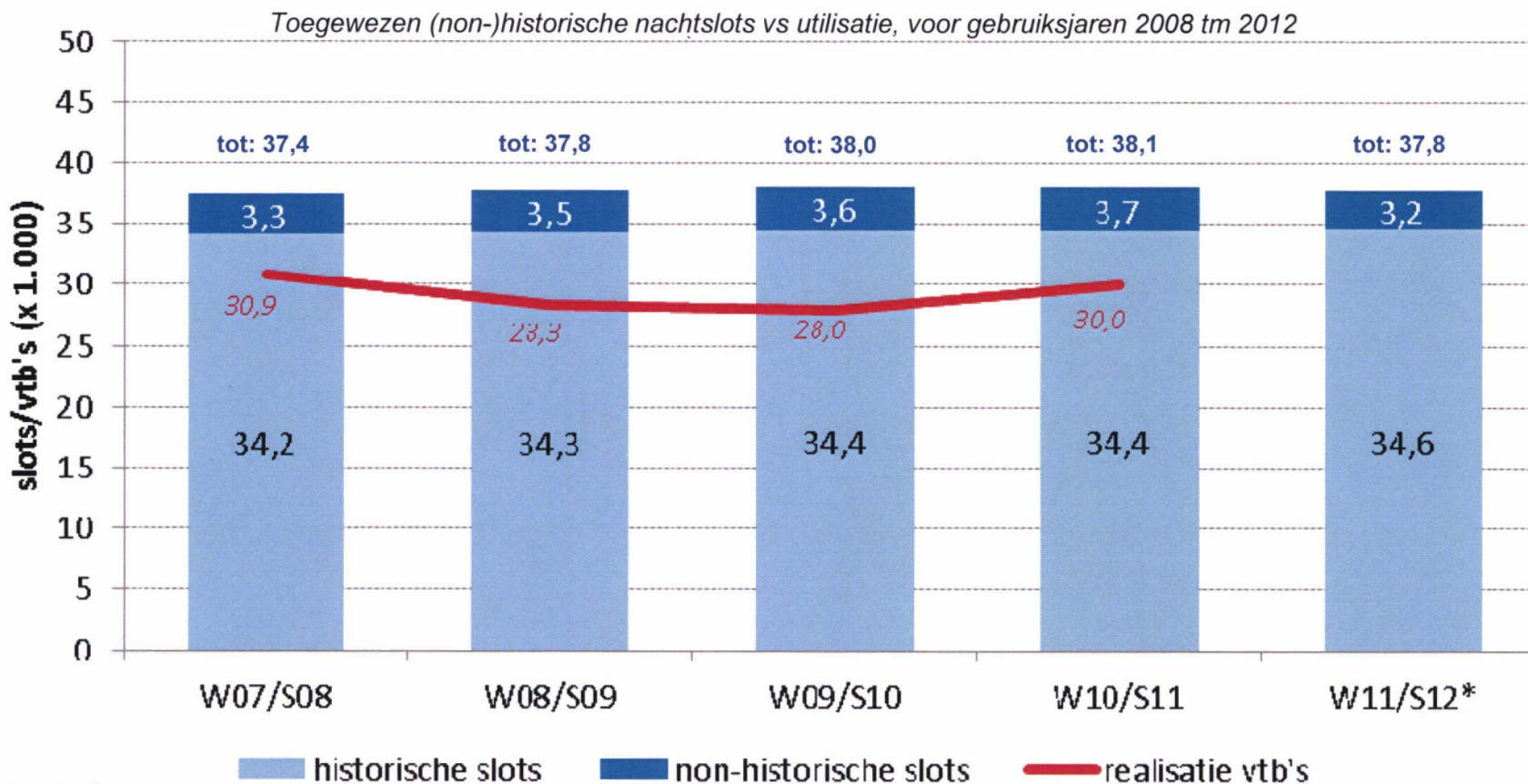
Ook het verkeer in de nacht (23-7uur) beweegt mee in het herstel van de markt, en komt het totaal aantal bewegingen in de nacht uit op 30k in 2011. In de nacht is het aandeel van segment 5 traffic (leisure) met 39% in 2011 relatief hoog

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 utilisatie van het totaal aantal nachtslots blijft relatief laag, en is de laatste drie jaren onder de 80% gebleven.

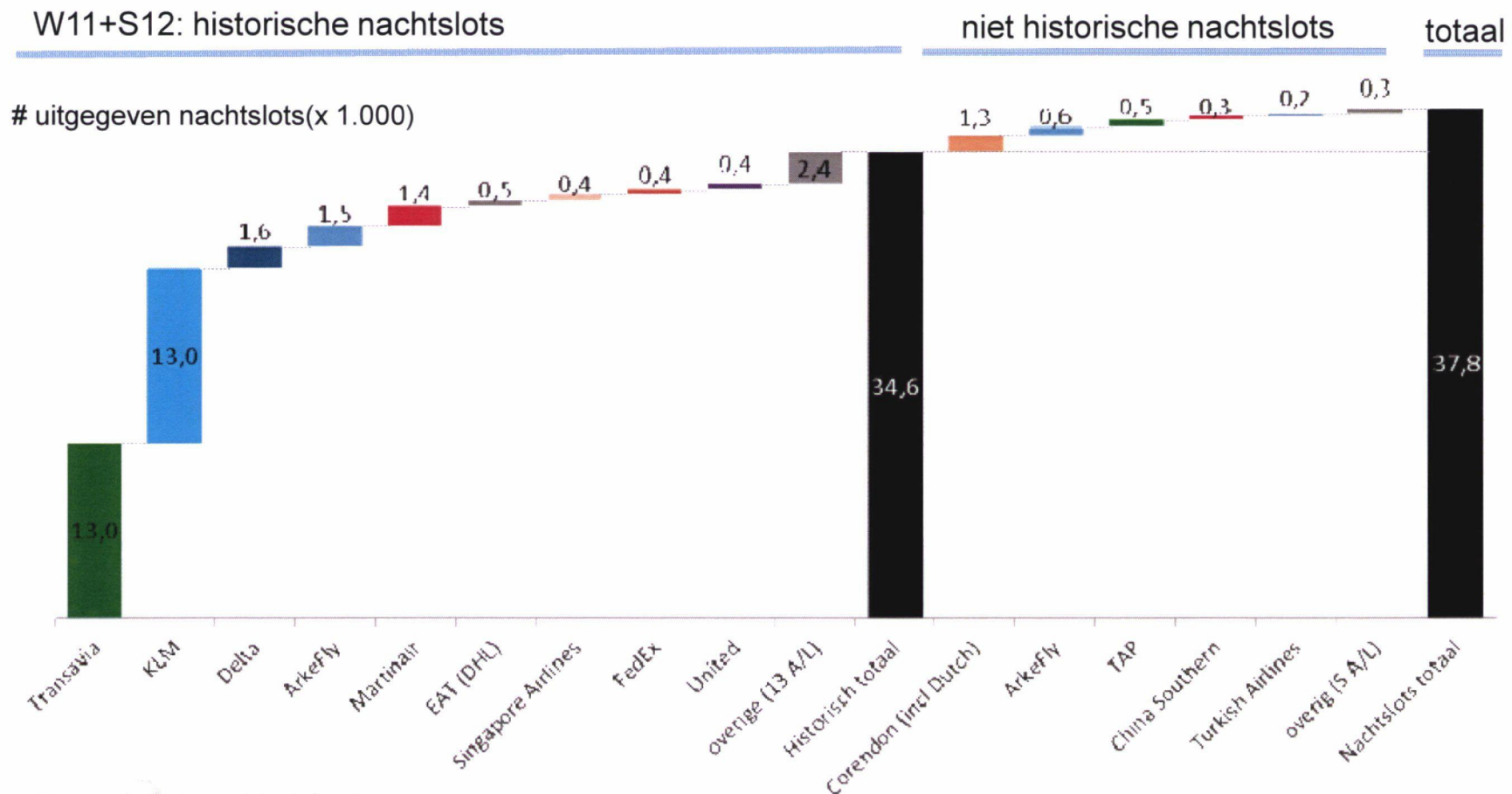
Utilisatie: 82% 75% 74% 79% n.n.b.



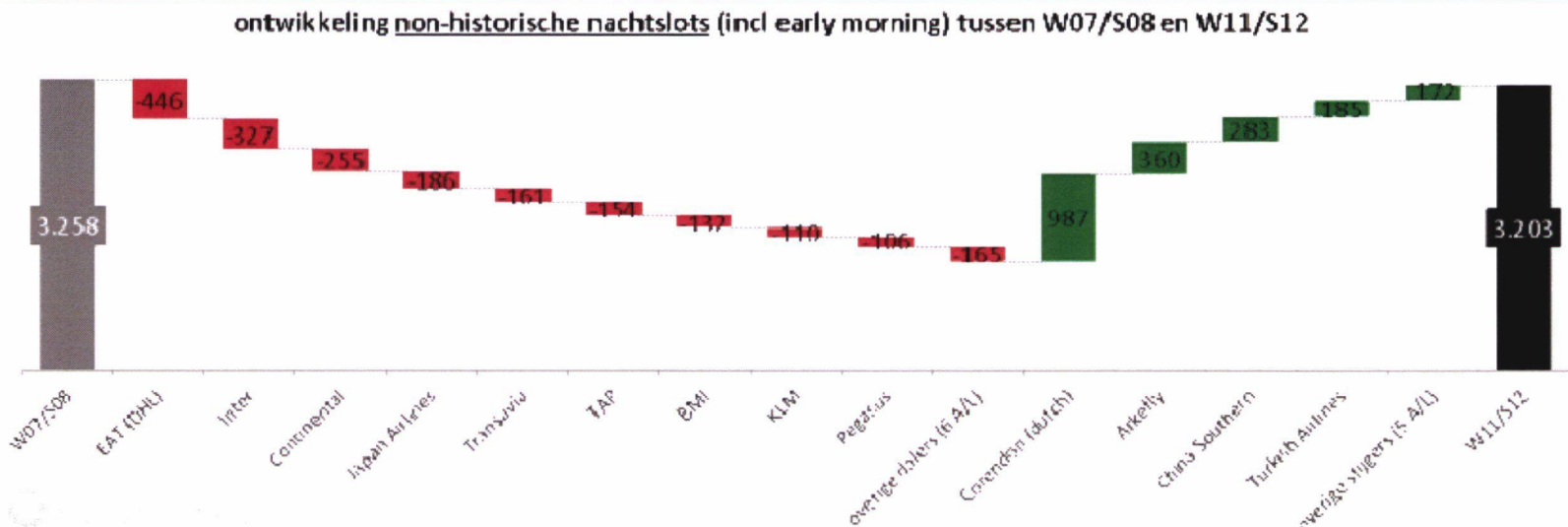
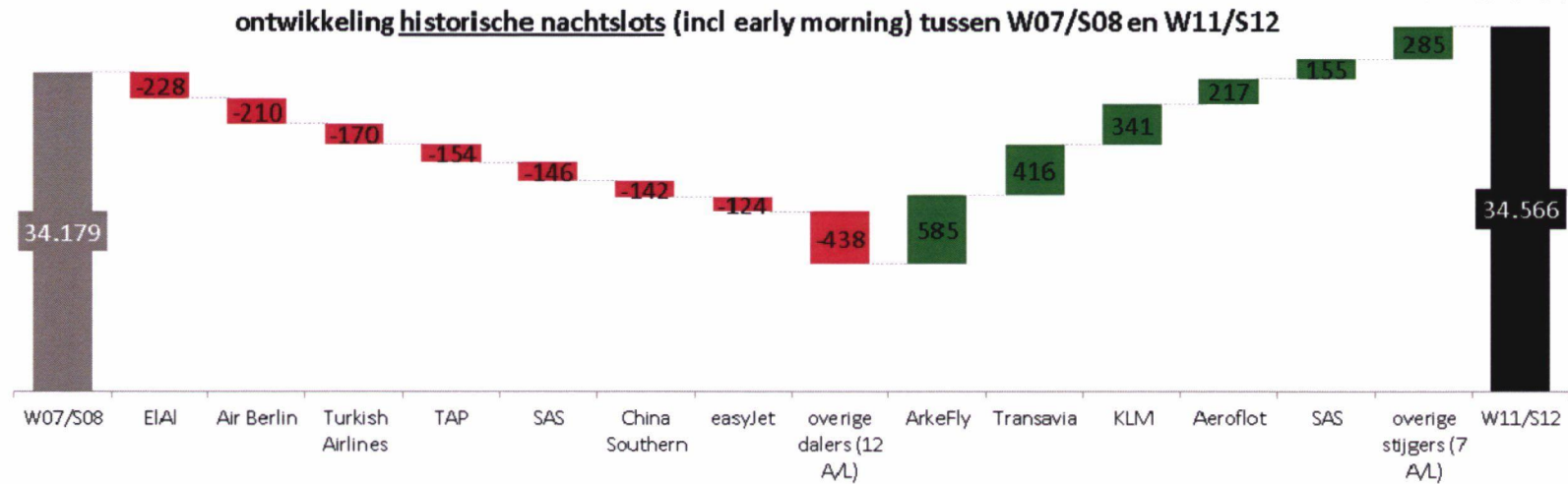
*: W07 t/m W11 is gebaseerd op toegewezen nachtslots bij de start van seizoen, S12 is gebaseerd op toegewezen nachtslots op Slot Return Day (31 Januari 2012) en zou nog iets lager uit kunnen vallen bij de start van S12 eind maart

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

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.



*: 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

Inhoud

Definities en VTB forecast

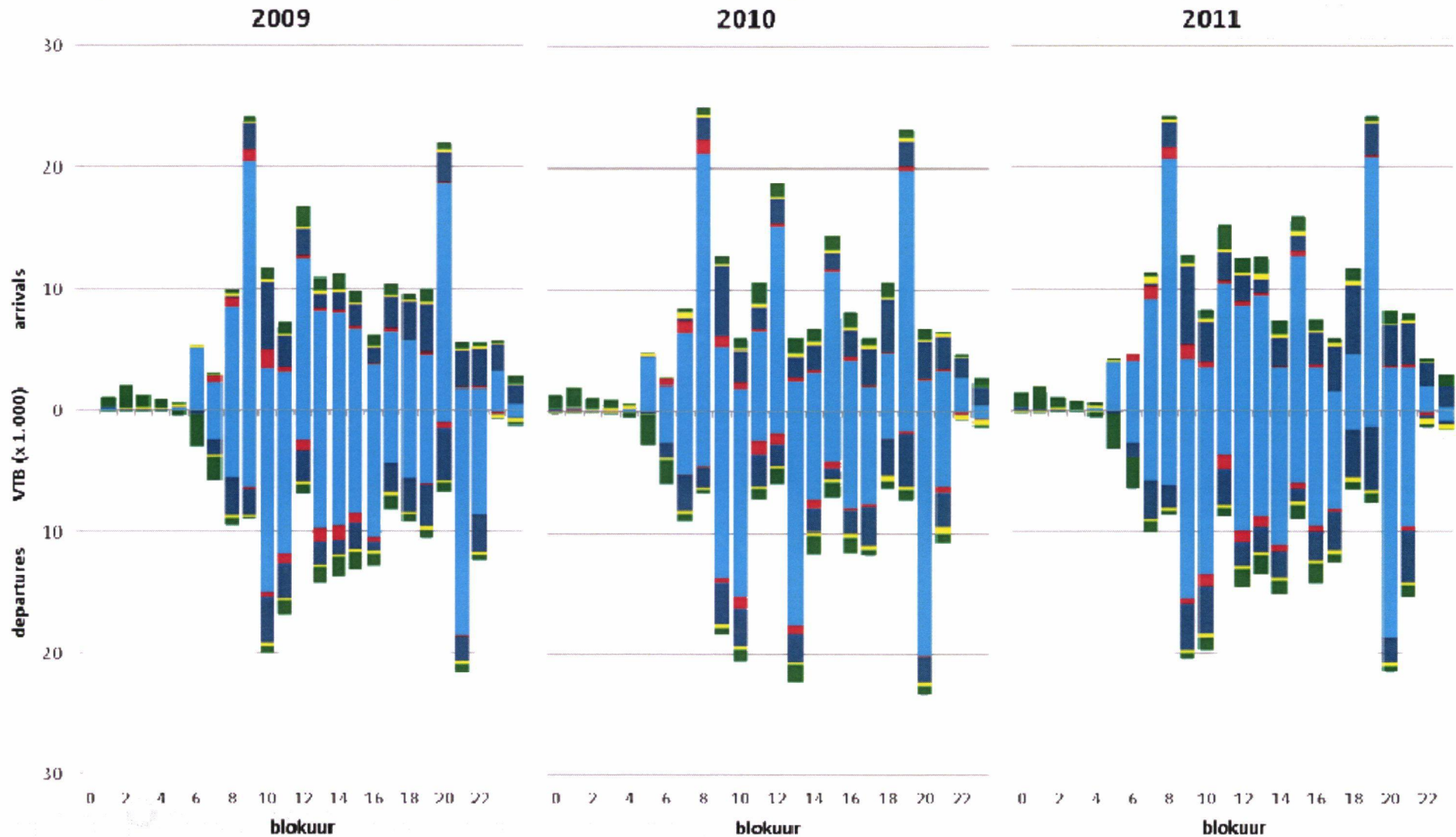
Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokkade 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)



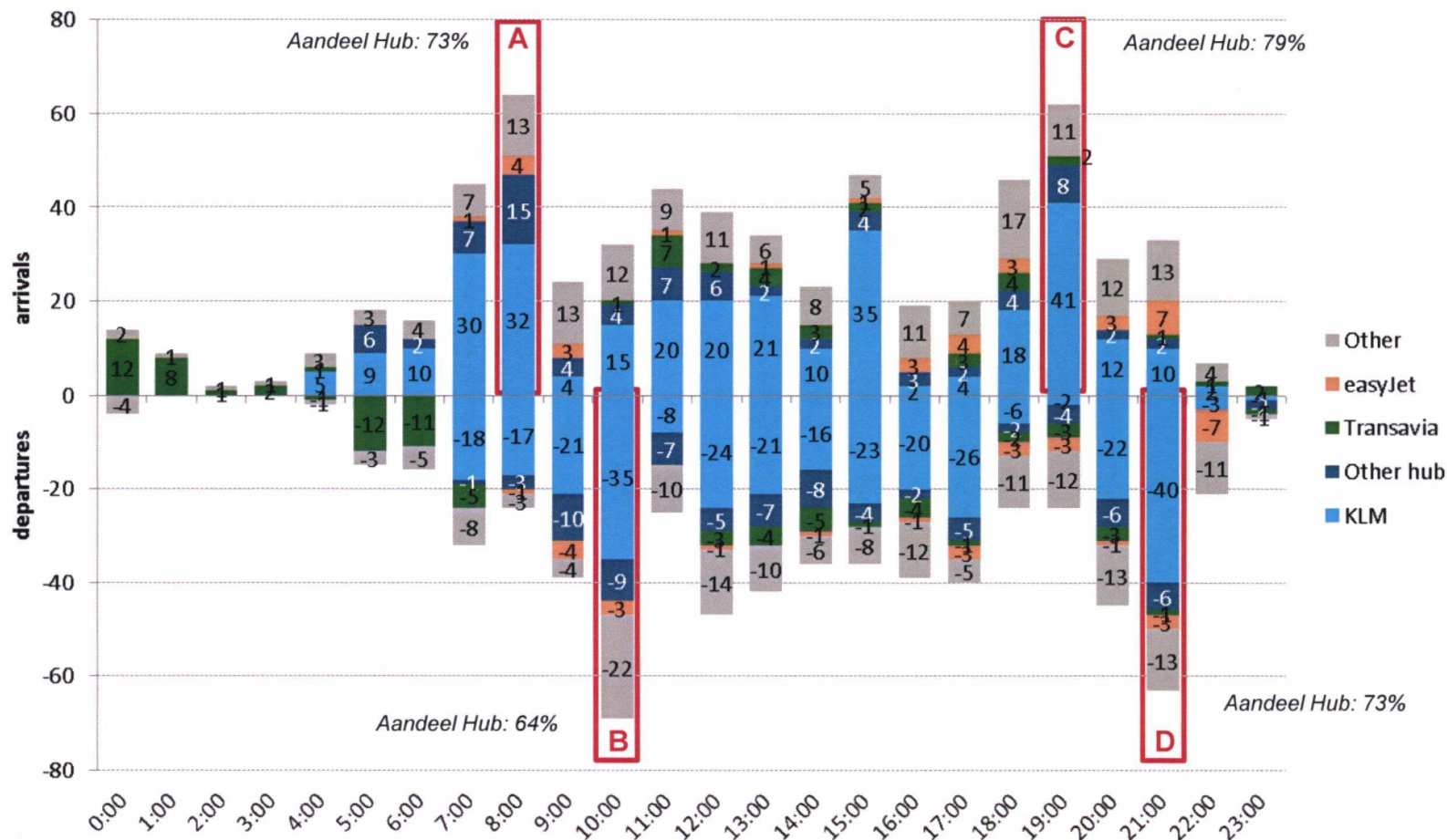
19 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
Continu Onderzoek, AAS



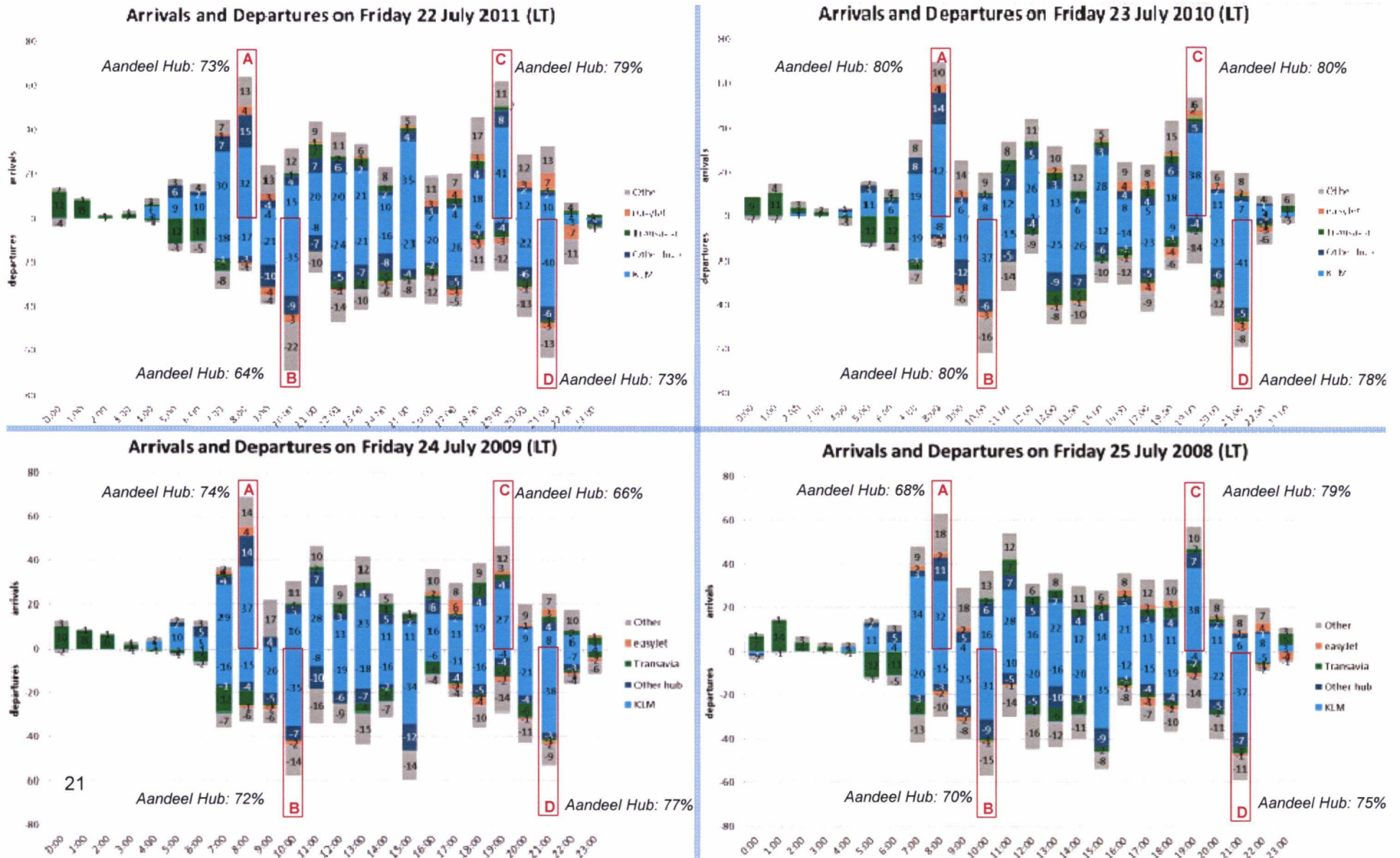
Netwerkwerk visie: ■ segment 1 ■ segment 2 ■ segment 3 ■ segment 4 ■ segment 5

Kijken we naar drukke dag in het jaar, zien we doorgaans vier piekuren, waar het aantal inbound of outbound vluchten de 60 bewegingen per uur overstijgt. Het aandeel van het hub segment in de piekuren op deze drukke dag varieerde in 2011 tussen 64% en 79%, al naar gelijk het piekuur.

Arrivals and Departures on Friday 22 July 2011 (LT)

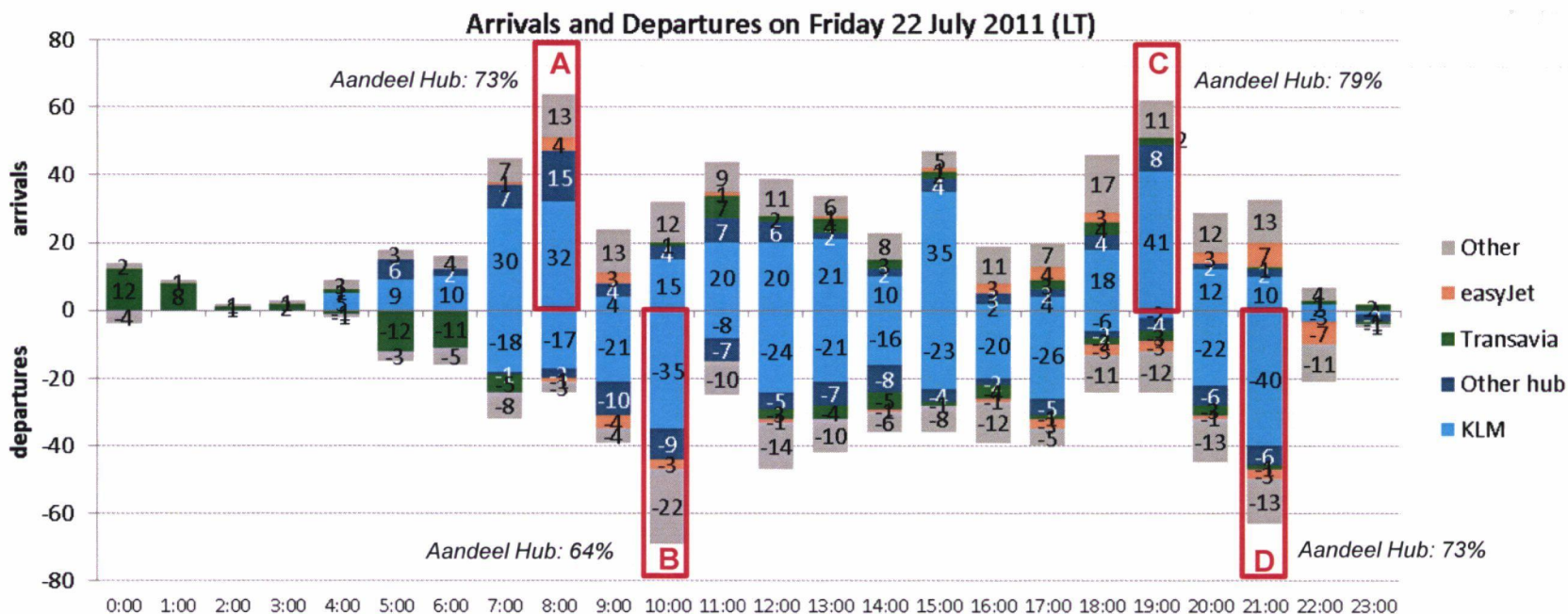


De momenten op de dag waar deze pieken vallen, zijn nauwelijks veranderd in de afgelopen vier jaren. Wel zien we de amplitude in met name blokken B, C en D over de jaren wat toenemen. Het marktaandeel van het hub segment blijft ook vergelijkbaar, met uitzondering van S10 toen a) KLM zich in het 6-blokken systeem wat meer concentreerde in de piek en b) de crisis mn bij non-hub carriers leidde tot afname traffic

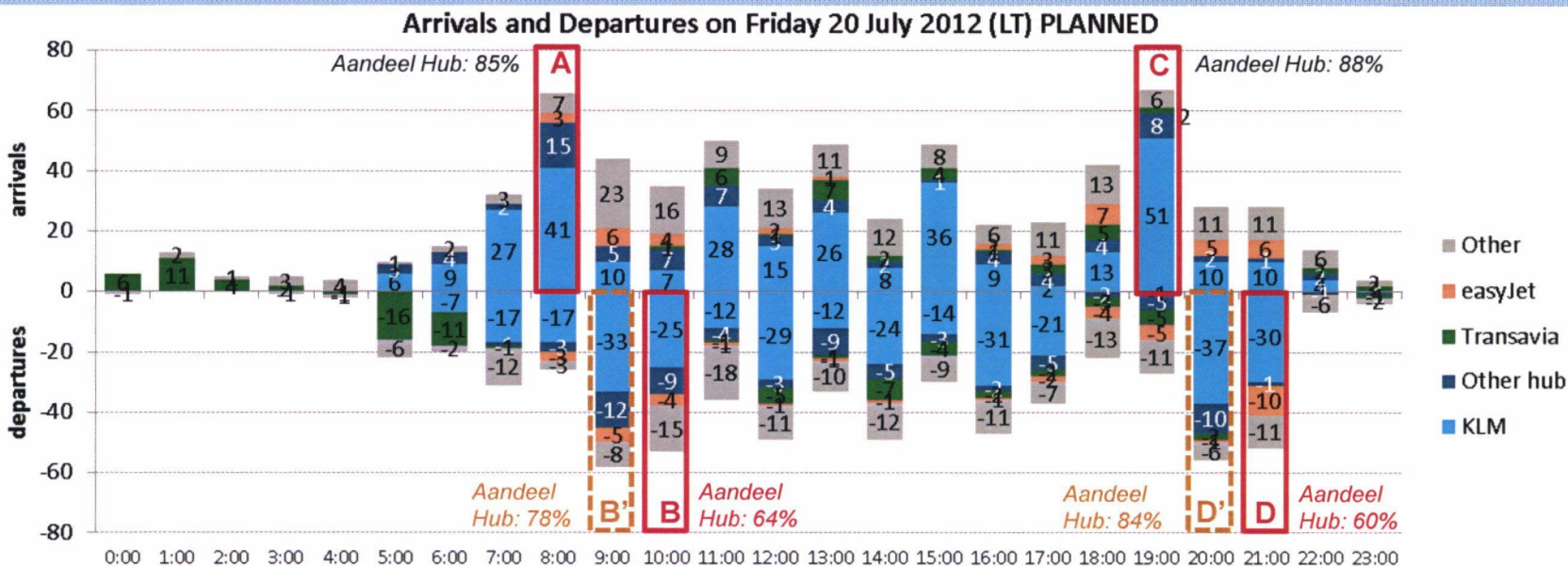


Kijken we echter vooruit naar de planning voor S12, dan zien we een verschuiving in de vertrekpieken B en D, waarbij KLM een significant aantal vluchten 1 uur eerder plant waardoor tevens de piekuren verschuiven (naar B' en D'). Noot: in het geplande schema S12 neemt het aandeel hub in de (deels nieuwe) piekuren toe naar 78-88%.

Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gerealiseerde vliegbewegingen)

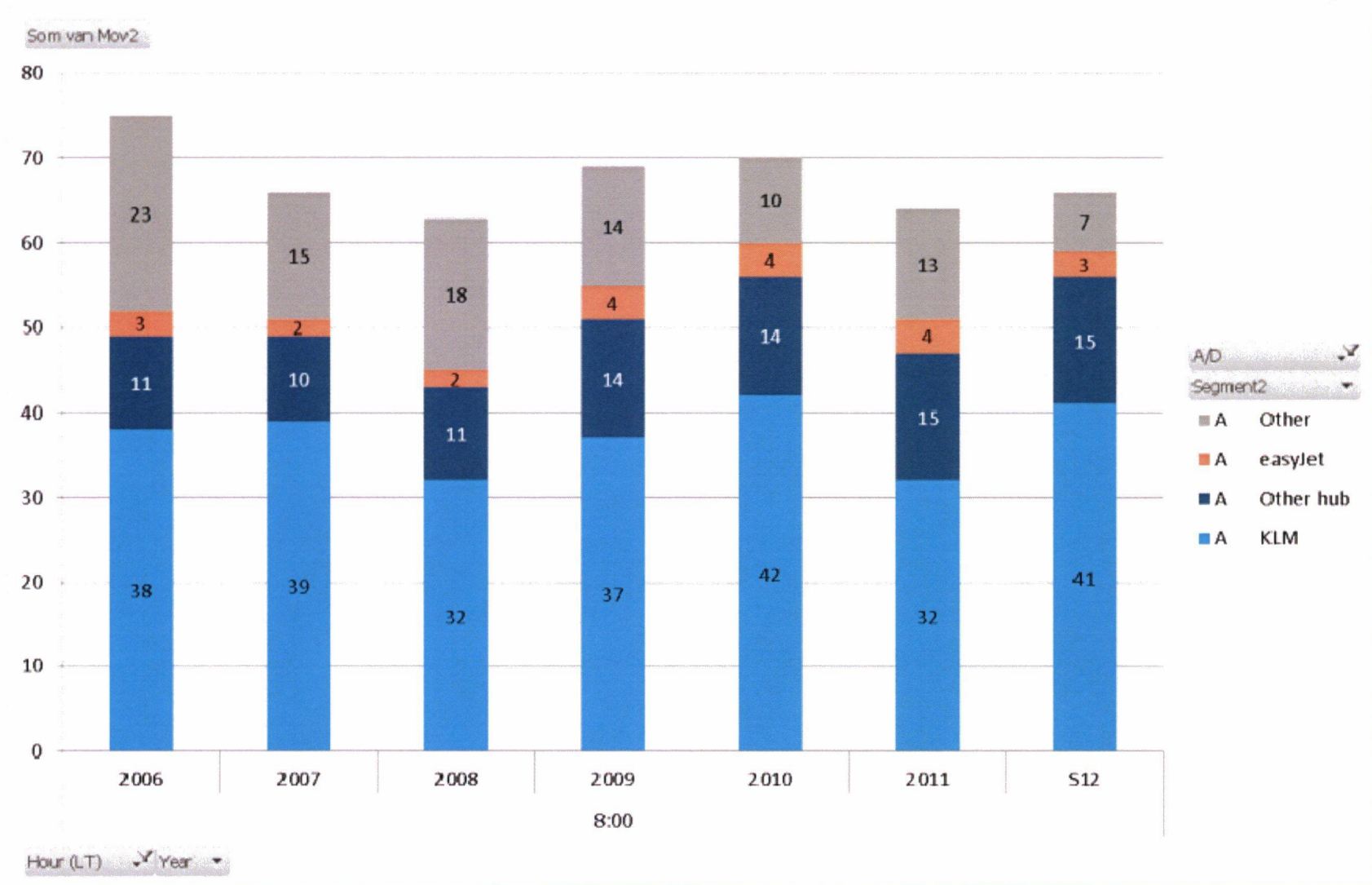


Bron: KLM/AAS forecasts, SACN



Piekuur A uitgelicht: ontwikkeling arrivals tussen 8-9am

Verwachting dat in S12, muv easyJet, alle LCC's zijn verdwenen, naar verwachting alleen nog 7 STAR vluchten



Piekuur B uitgelicht: ontwikkeling departures tussen 10-11am

KLM S12 schema veronderstelt shift naar 9-10am (zie volgende slide), waardoor het piekuur 10-11am in S12 naar verwachting lager uitvalt. Voor het overige weinig beweging in de overige airlines binnen dit piekuur



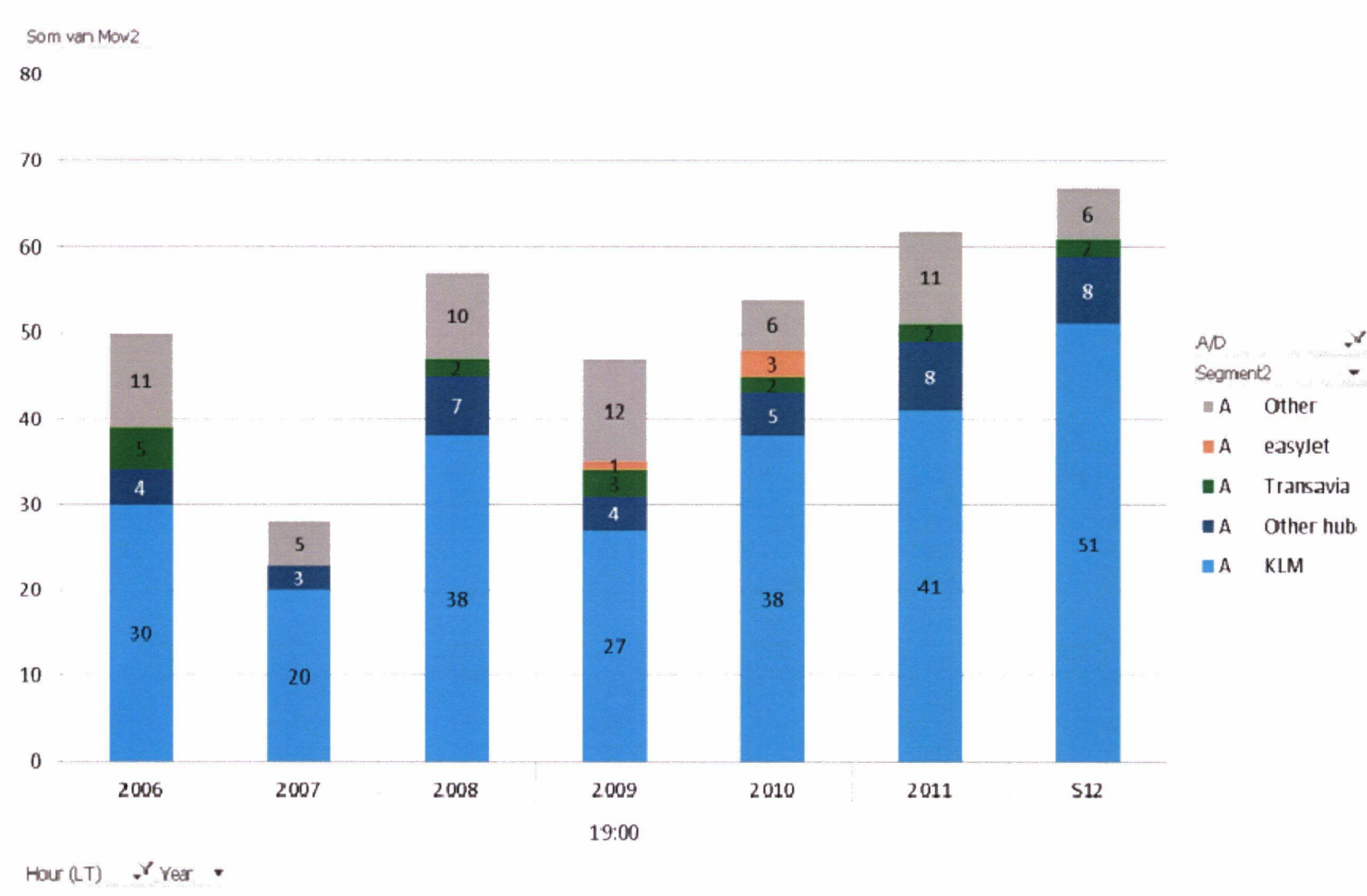
Piekuur B' uitgelicht: ontwikkeling departures tussen 9-10am

KLM schuift in S12 schema een aantal vluchten van 10-11am naar 9-10am, waardoor het piekuur B meeschuift naar 9-10am



Piekuur C uitgelicht: ontwikkeling arrivals tussen 7-8pm

Schommelingen in hoogte piekuur met name door verschuivingen in KLM schema. Categorie "other" bevat hoofdzakelijk Euro carriers, nauwelijks presentie van LCC's. Aanzienlijke toename van KLM vluchten verwacht in S12.



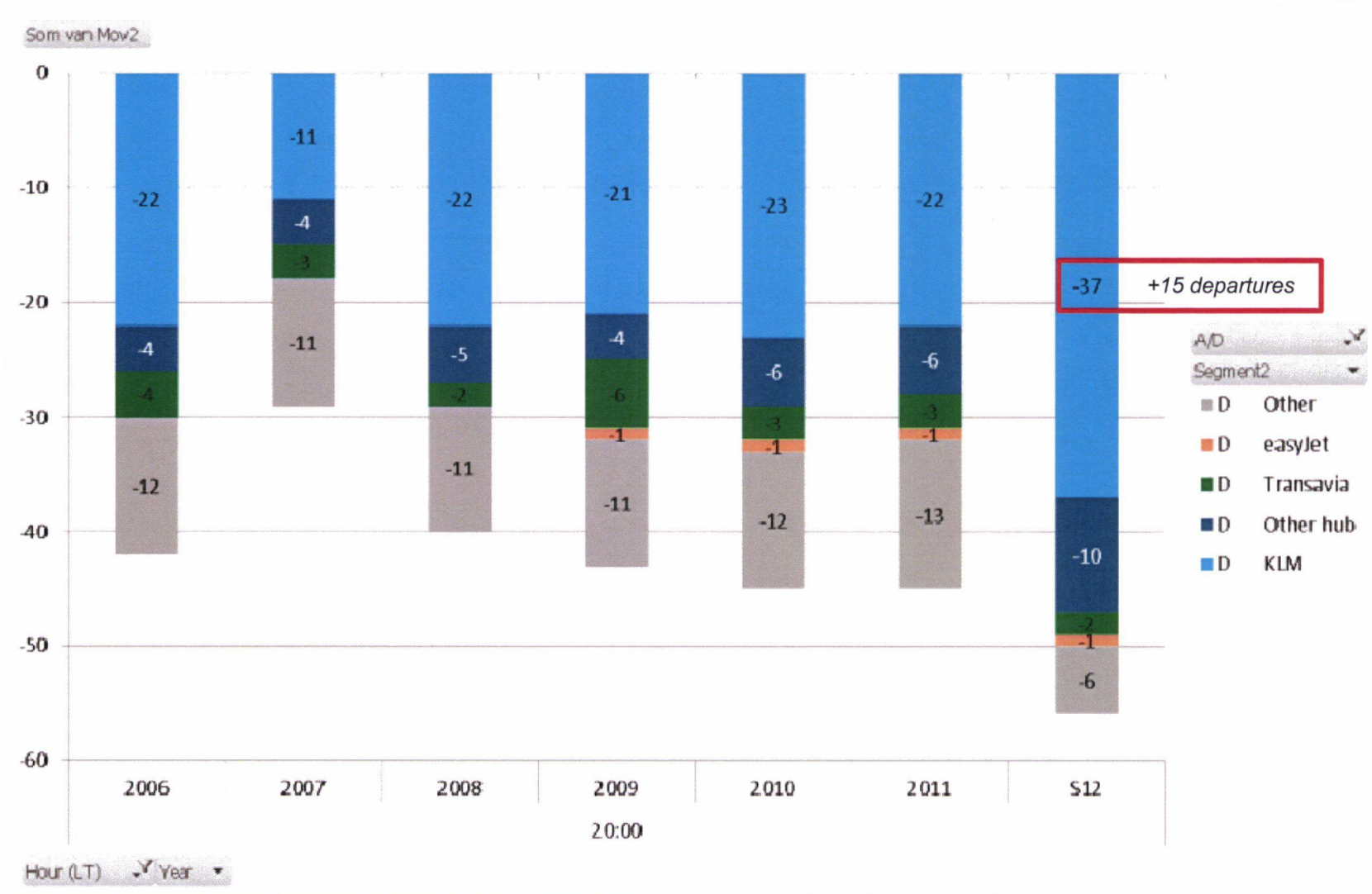
Piekuur D uitgelicht: ontwikkeling departures tussen 9-10pm.

Verdeling van piekuur over de segment stabiel gebleven in de afgelopen jaren. Voor komende zomer veronderstelt KLM schema S12 een aanzienlijke daling in dit piekuur (door shift naar 8-9pm, zie volgende slide), wat met name door easyJet wordt opgevuld.



Piekuur D' uitgelicht: ontwikkeling departures tussen 8-9pm

In het KLM schema voor S12 groeit het aantal departures tussen 8-9pm aanzienlijk, voor een belangrijk deel komend uit blokuur 9-10pm. Ook lichte stijging van KLM partners, waar aantal departures van de overige carriers daalt in S12



Inhoud

Definities en VTB forecast

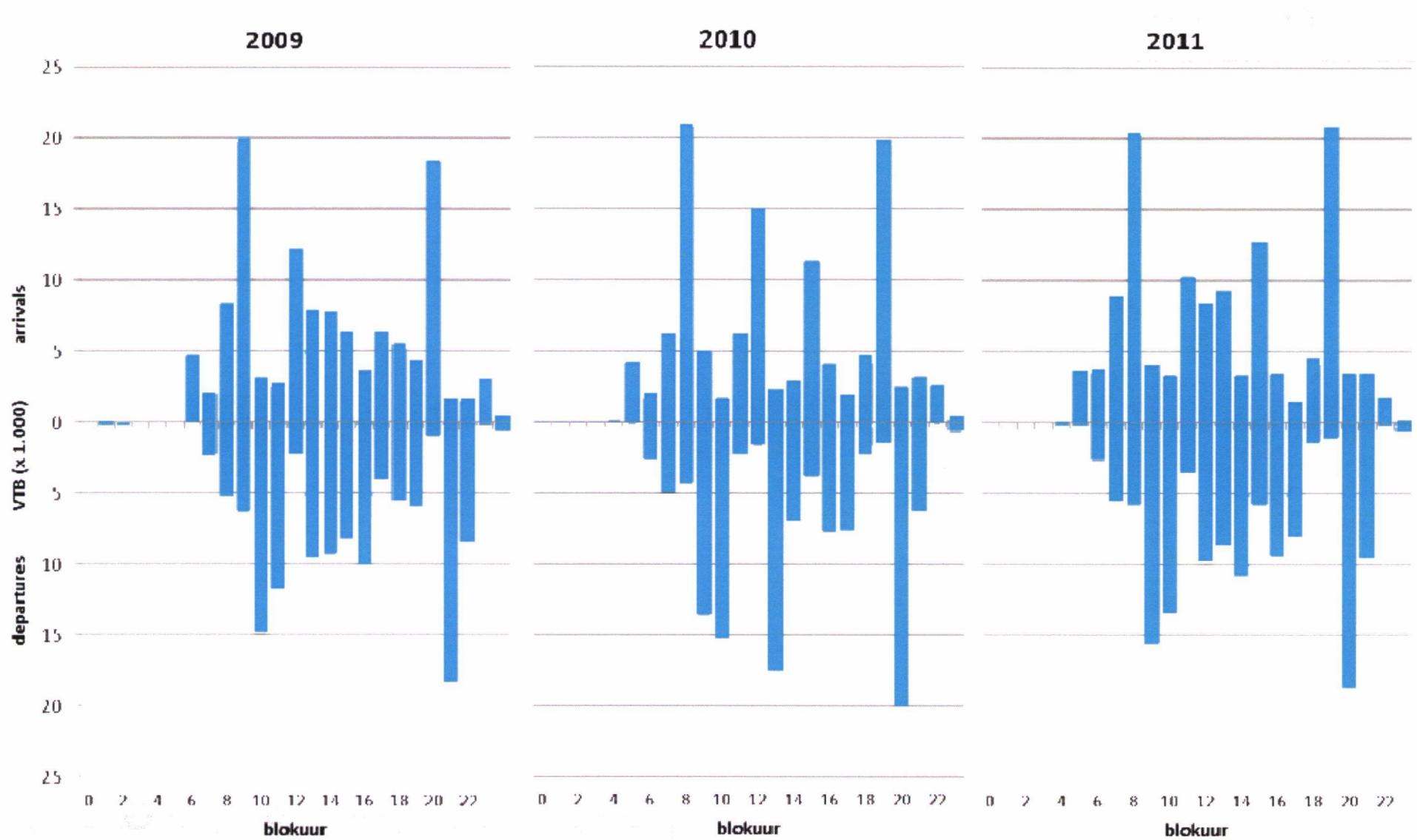
Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

Hub segment (pax): volledig in netwerkvisie segment 1

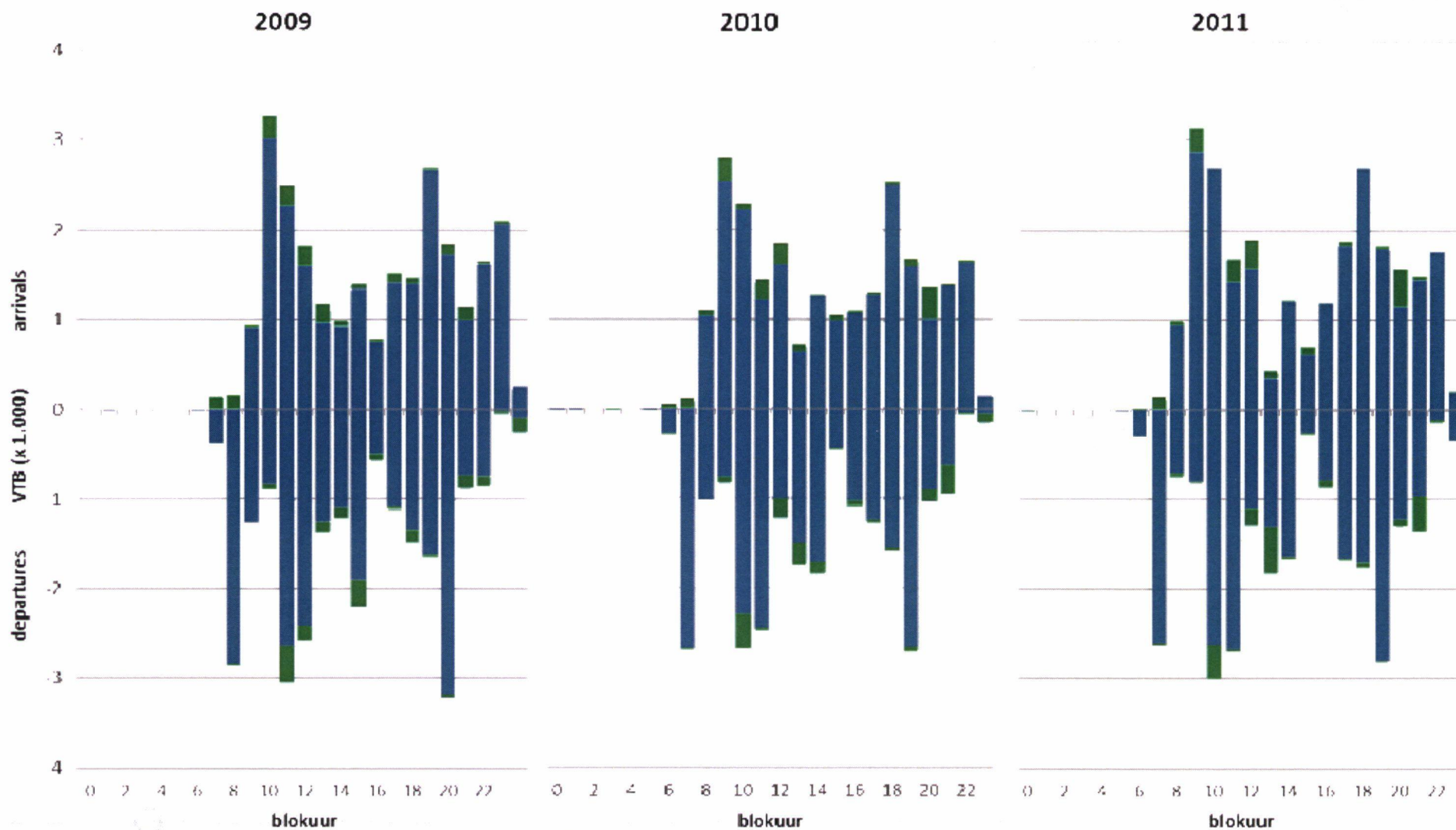


30 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continu Onderzoek, AAS



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

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

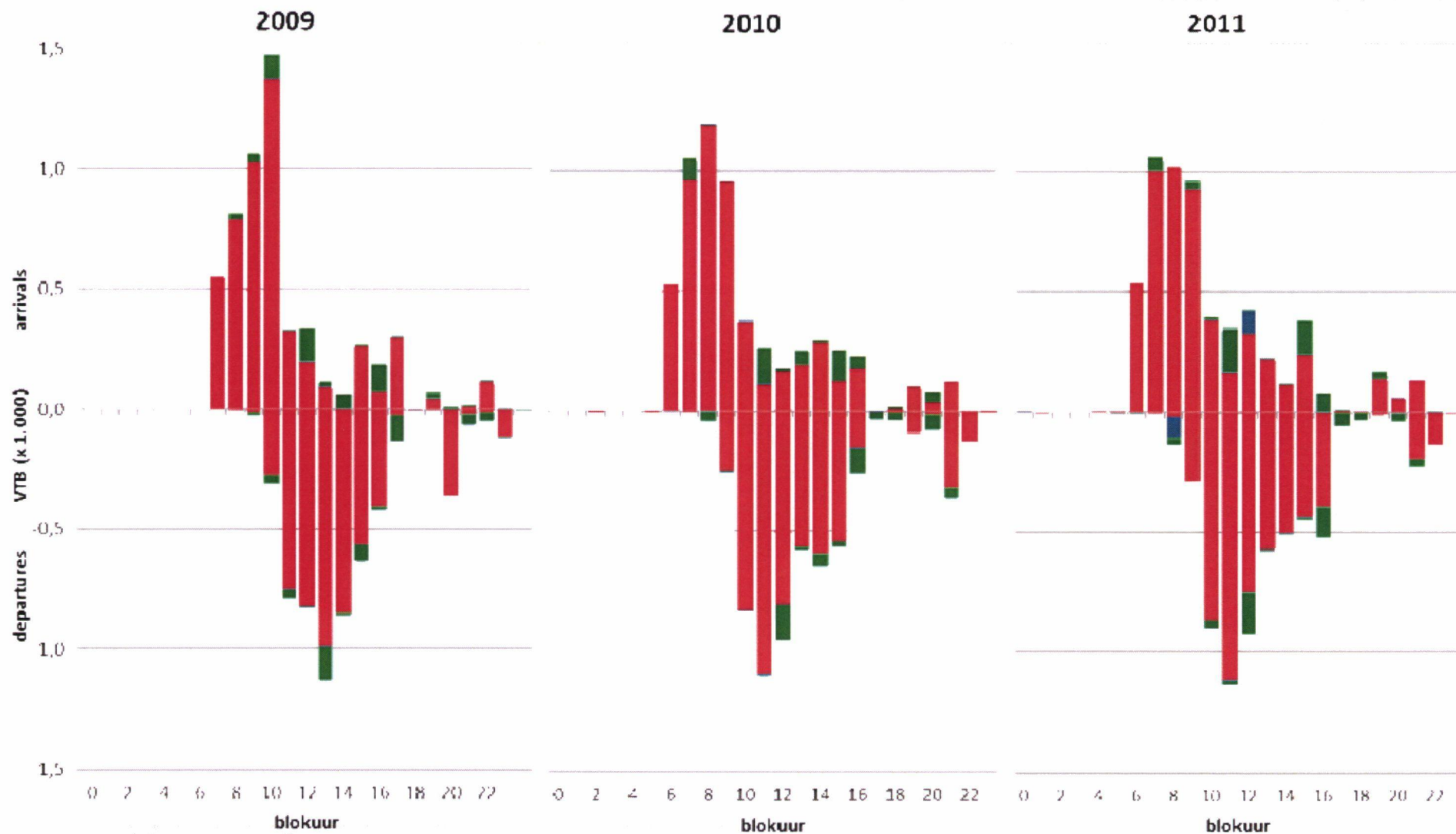


31 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
Continu Onderzoek, AAS



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

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

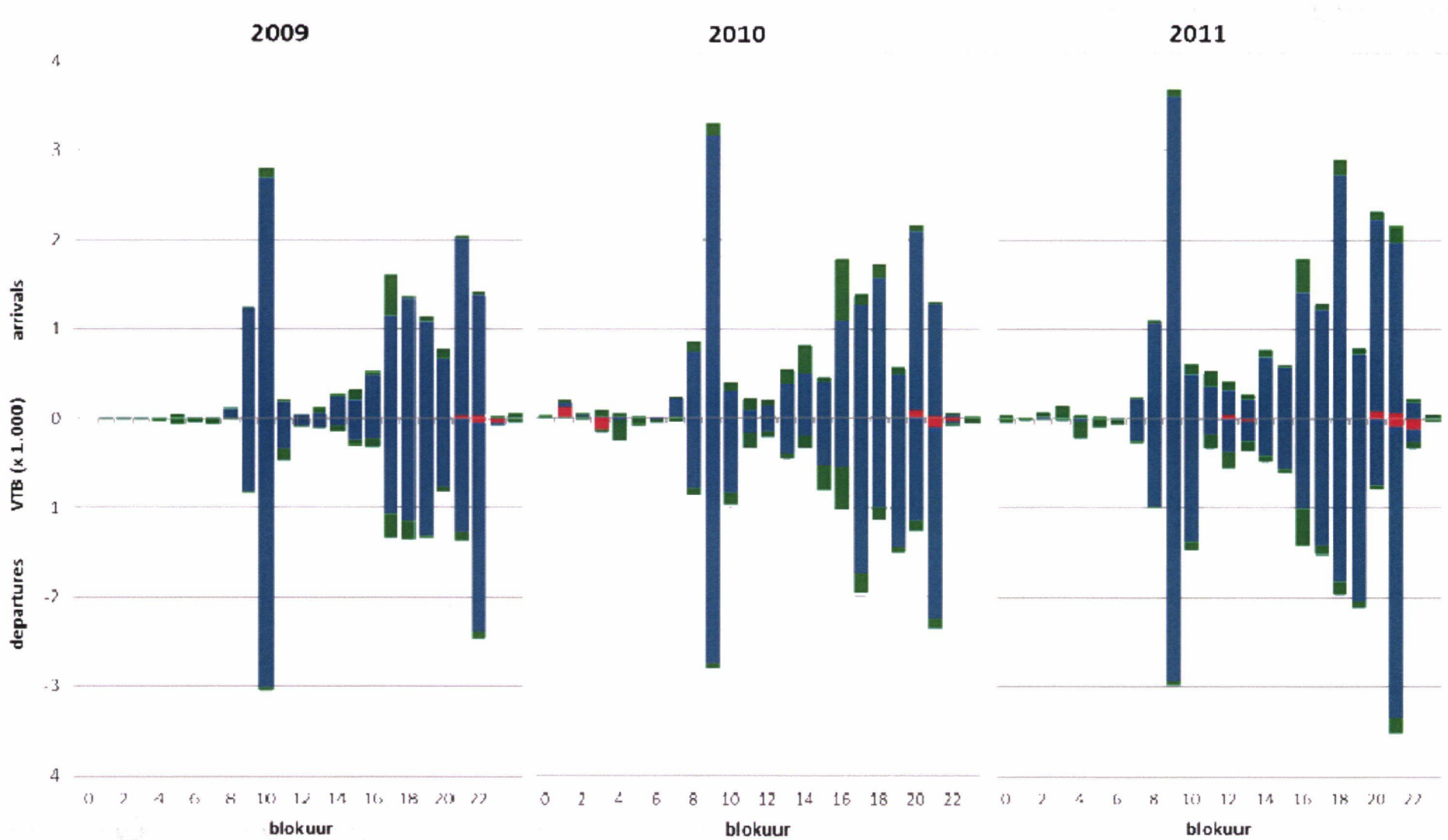


32 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continu Onderzoek, AAS



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

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)

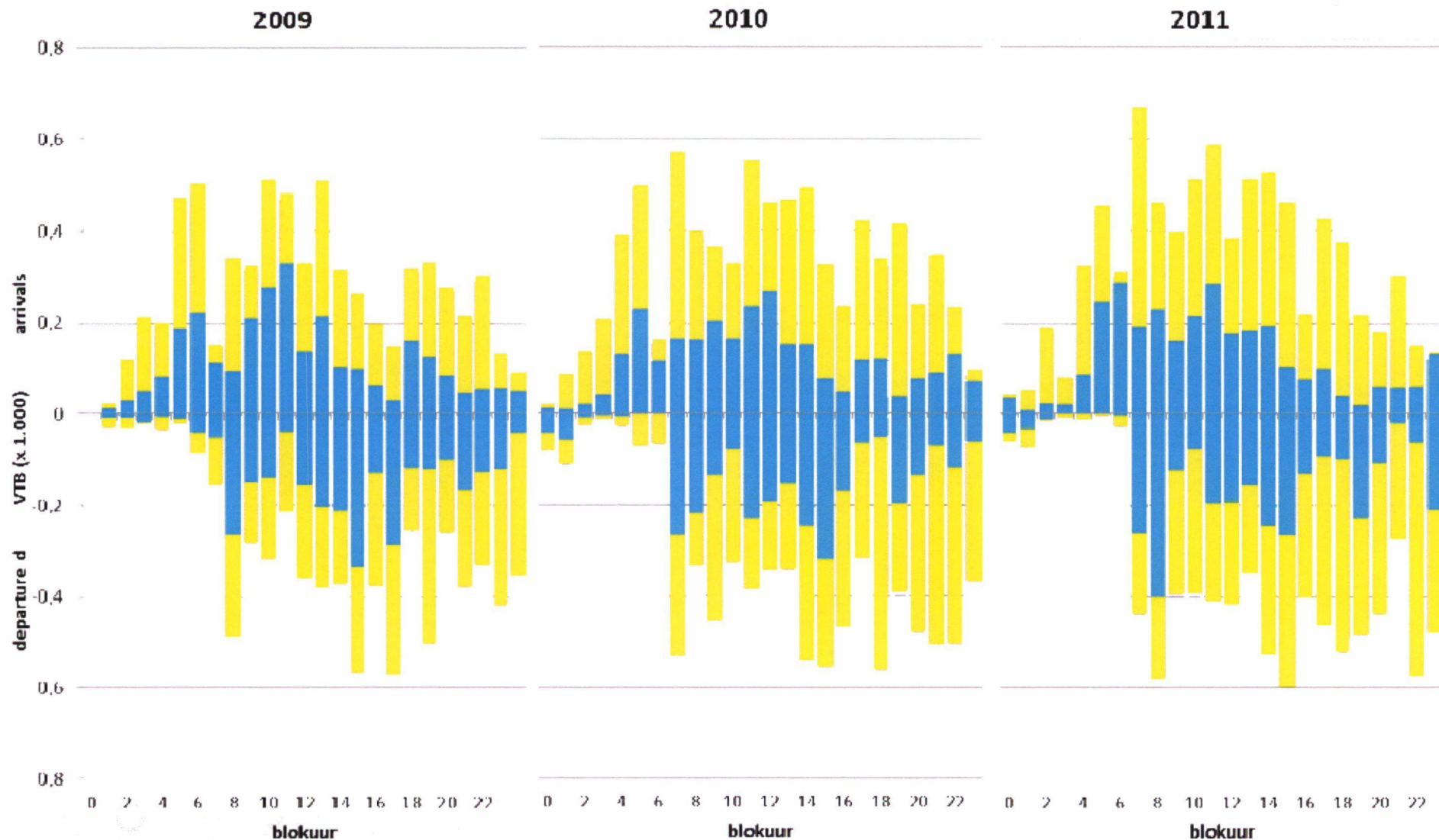


33 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continuu Onderzoek, AAS



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



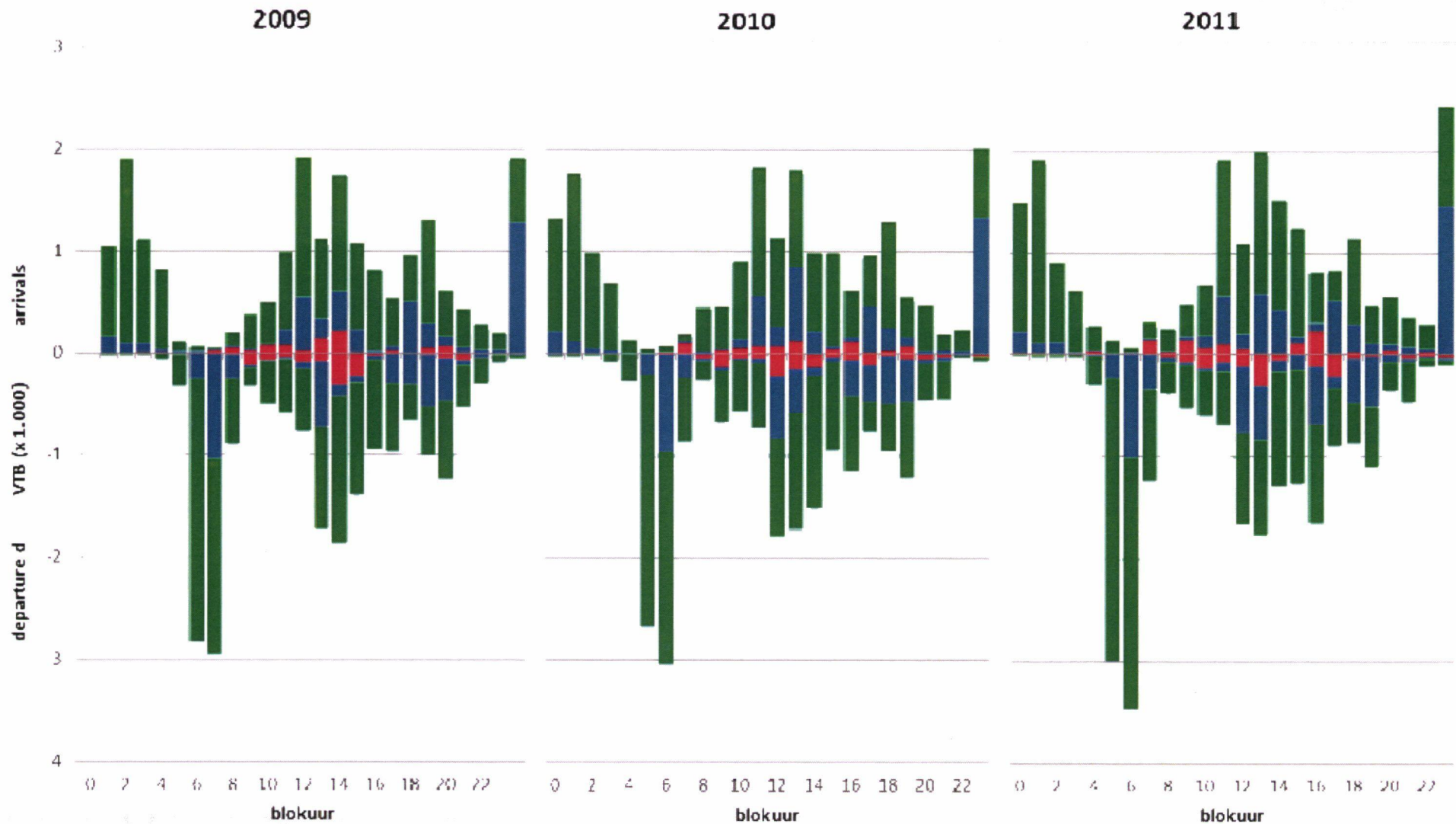
34

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

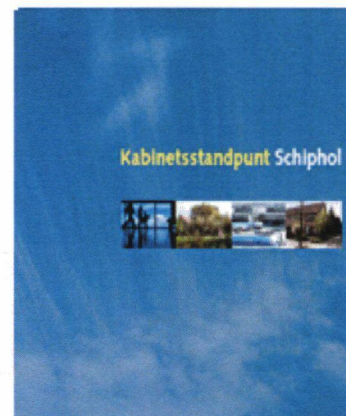
Leisure segment: grootste aandeel niet-mainport gebonden verkeer (segment 5), aanzienlijke aanwezigheid in de nacht.



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

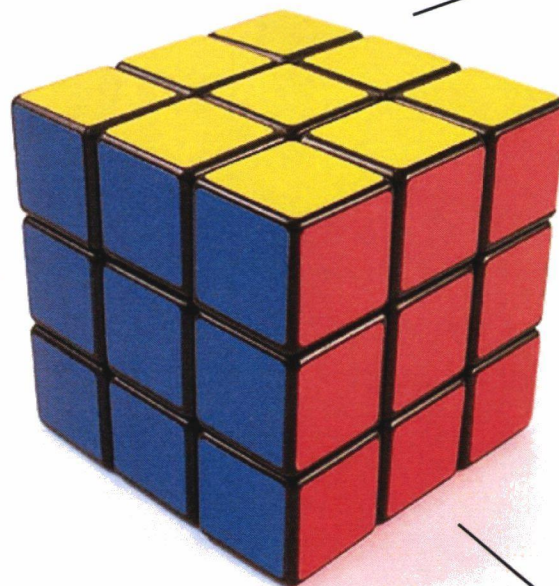


Aldersakkoord Schiphol 2008

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)

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

Uitvoering selectiviteitsbeleid

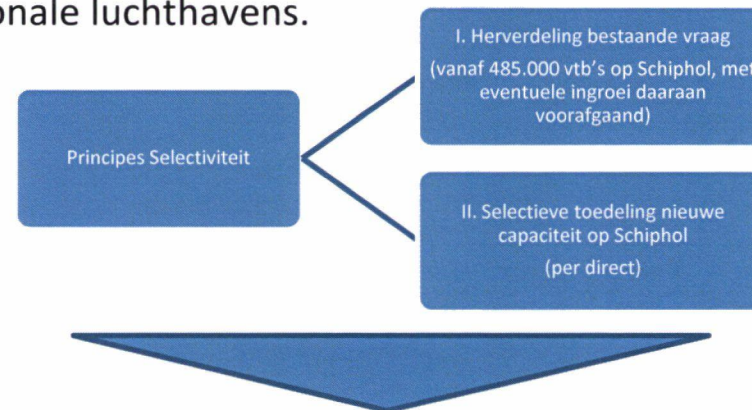
Doelstelling:

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

Twée 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:

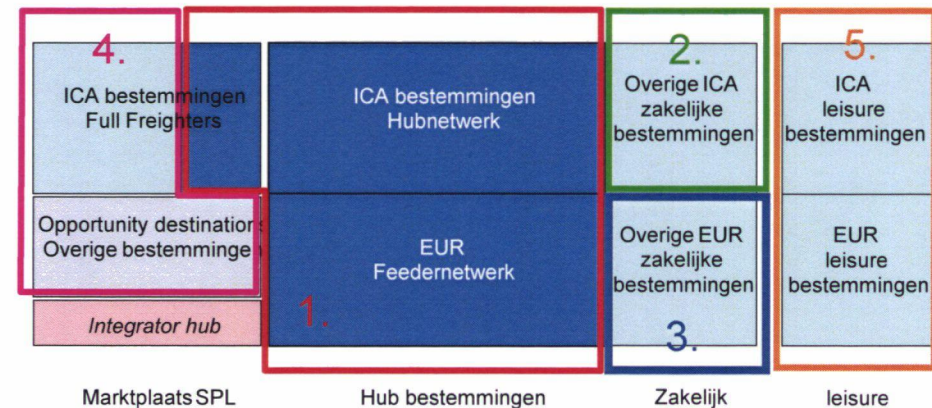


Matrix selectiviteit

- 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 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 er nog bepaalde condities gelden die specifiek van toepassing zijn bij de in te zetten maatregel

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.

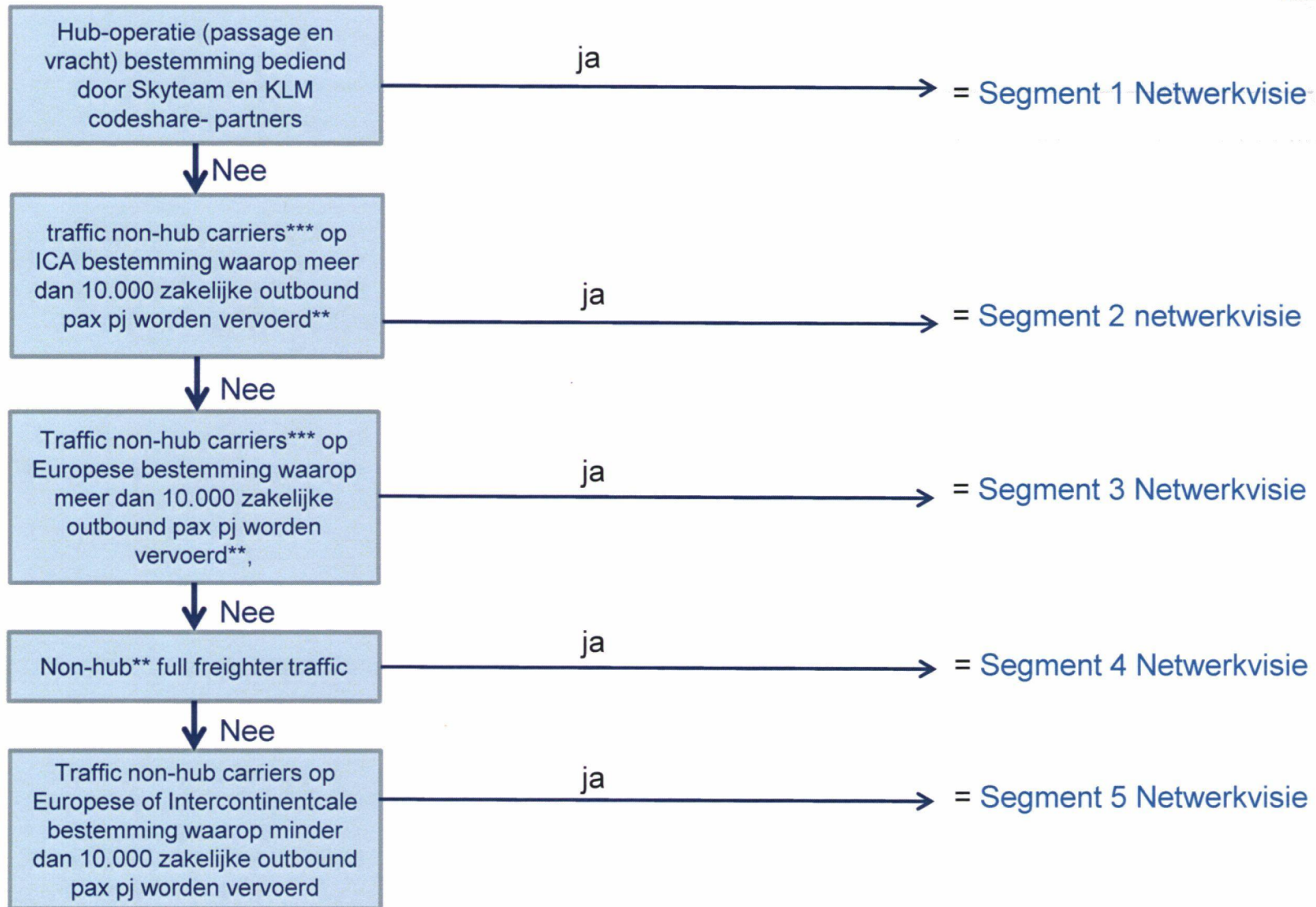


Segmenten:

- 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.



*) 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.

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 netwerkwaliteit 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).