

# Uitwerking matrix: Slotallocatie

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.

Additionalen 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 (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.
- **Lokale regels** kunnen beperkingen stellen, gebaseerd op ter plaatse geldende limieten, bijv op milieugebied (geluid) of op basis van terminal- of apronbeperkingen. In het geval van Schiphol liggen de beperkingen op het gebied van geluid en piekruurcapaciteit. Op basis van lokale richtlijn kunnen slots aan beperkingen gebonden worden mits dat geschiedt op basis van non-discriminatie, transparantie, onpartijdigheid en niet strijdig is met Europees recht. **Een dergelijke richtlijn is echter alleen van toepassing op de toewijzing van slots uit de zogenaamde slotpool;** slotaanvragen met historische rechten zullen altijd eerst moeten worden toegewezen, ongeacht het vliegtuigtype. Echter de Europese Commissie heeft op 1 december 2011 een voorstel gepubliceerd voor aanpassing van de Europese Slotverordening, waarin ze de mogelijkheid tot het instellen van lokale richtlijnen praktisch gezien geheel wil wegnemen.
- Wanneer niet tot tevredenheid van de betrokken luchtvaartmaatschappijen aan alle aanvragen voor slots kan worden voldaan, moet de slotcoördinator o.g.v. de verordening **prioriteit geven aan geregelde diensten** en geplande niet-geregelde diensten. In geval van concurrerende aanvragen binnen dezelfde dienstencategorie geeft hij prioriteit aan diensten die gedurende het hele jaar worden uitgevoerd.

# HISTORISCHE RECHTEN

- Reeksen slots worden uit de slotpool aan luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend, toegewezen als toestemming om de luchthaveninfrastructuur te gebruiken om te landen of op te stijgen gedurende de dienstregelingsperiode waarvoor zij zijn aangevraagd. Na afloop van deze 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. In dat geval geeft de reeks slots de betrokken luchtvaartmaatschappij aanspraak op dezelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode.
  - Een reeks slots die aan een luchtvaartmaatschappij is toegewezen voor de exploitatie van een geregelde luchtdienst of een geplande niet-geregelde luchtdienst geeft die luchtvaartmaatschappij niet het recht op dezelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode, wanneer de luchtvaartmaatschappij de coördinator niet overtuigend kan aantonen dat zij de slots, zoals vrijgegeven door de coördinator, in de dienstregelingsperiode waarvoor zij toegewezen zijn, voor ten minste 80 % van de tijd heeft geëxploiteerd.
  - Indien niet kan worden aangetoond dat de reeks slots voor 80 % is gebruikt, worden alle slots waaruit die reeks bestaat, in de slotpool opgenomen, tenzij voor de niet-benutting gegronde redenen kunnen worden aangevoerd.

# Slotabuse

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

## ONEIGENLIJK GEBRUIK VAN SLOTS

- De huidige praktijk is dat, indien is geconstateerd dat een luchtvaartmaatschappij herhaaldelijk niet volgens het toegewezen «slot» heeft gevlogen, het «off-slot» vliegen wordt besproken in het zogenaamde slot performance committee. Van dit committee, dat onderdeel uitmaakt van het coördinatiecomité, zijn onder meer de slotcoördinator en Schiphol lid.
- De coördinator stuurt vervolgens een brief naar de betrokken luchtvaartmaatschappij waarin wordt gevraagd naar de reden van het «off-slot» vliegen. Indien de luchtvaartmaatschappij niet reageert, wordt nogmaals een brief verstuurd.
- Indien dit geen resultaat heeft opgeleverd en sprake is van herhaaldelijk en opzettelijk slotmisbruik, zal de overheid bestuursdwang toepassen. De benodigde gegevens hiertoe, zoals bijvoorbeeld de aankomsttijden volgens de toegewezen «slots» en de daadwerkelijke aankomsttijden, zullen worden verstrekt door de slotcoördinator en de luchthaven Schiphol.
- Het niet tijdig inleveren van slots voor de slot return date is een regel waarvan overtreding niet valt onder de dekking van artikel 14 van de verordening en daarmee dus een regel die niet bestuursrechtelijk gehandhaafd kan worden. De slotco heeft echter aangegeven dat deze regel door haar wel kan worden gehandhaafd middels IATA richtlijn 7.5.4. en dat dat in de praktijk voldoende effectief werkt en dus aanpassing van de slotabuse regeling niet nodig is.

## HOUDEN- EN TERUGGEVEN VAN SLOTS

- Luchtvaartmaatschappijen mogen alleen slots houden die zij willen opereren, overdragen of uitwisselen of die zij in een gezamenlijke operatie willen gebruiken.
- Om ervoor te zorgen dat de schaarse capaciteit niet verloren gaat, moeten luchtvaartmaatschappijen slots waarvan ze weten dat ze die niet gebruiken onmiddellijk teruggeven. Zelfs op korte termijn, kan het daardoor mogelijk zijn om teruggegeven slots opnieuw aan andere luchtvaartmaatschappijen toe te delen.
- Luchtvaartmaatschappijen die met opzet vasthouden aan een reeks slots, waarvan zij al weten dat zij die niet zullen gebruiken en deze geheel niet- of pas teruggeven na de Slot Return Deadline kunnen een lagere prioriteit krijgen van de coördinator voor die betreffende slots tijdens de initiële allocatie voor het volgende overeenkomstige seizoen.

# Priority rules

- 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.
- 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
- Deze richtlijnen zien toe op het efficiënt gebruik van slots en werken regulerend. Dit vergt wel een actieve houding van de slot coördinator. Door het nauwlettend volgen van het slotgebruik zal er minder snel worden 'overboekt' en zullen er meer slots vrijkomen wat tot een betere benutting van de beschikbare capaciteit zal leiden. Met het toepassen van deze richtlijnen zullen er naar verwachting meer slots in handen komen van de voor het Mainportverkeer. Deze richtlijnen gelden na bekendmaking op de website.

# Secondary slottrading

## Mobiliteit van slots

- Op grond van de EU verordening mogen slots :
  - a) door een luchtvaartmaatschappij worden overgedragen tussen routes of soorten diensten van dezelfde luchtvaartmaatschappij,
  - b) worden overgedragen:
    - I. tussen moeder- en dochtermaatschappijen, en tussen dochtermaatschappijen van dezelfde moedermaatschappij,
    - II. als onderdeel van de verwerving van de zeggenschap over het kapitaal van een luchtvaartmaatschappij,
    - III. in geval van gehele of gedeeltelijke overname, wanneer de slots rechtstreeks gekoppeld zijn aan de overgenomen luchtvaartmaatschappij.
  - c) tussen luchtvaartmaatschappijen worden uitgewisseld op basis van een slot voor een slot. Indien het uitwisselen gepaard gaat met een financiële vergoeding is er sprake van secondary slot trading.
  
- Dit is expliciet toegestaan door de EU Commissie en wordt op grote schaal toegepast op Heathrow.
- Op Schiphol is nog geen secondary slottrading gaande

# nachtcapaciteit

- In het kader van het Aldersadvies Schiphol wordt de nachtcapaciteit op Schiphol teruggebracht tot 32.000 actuele vliegtuigbewegingen. Vanzelfsprekend is het de bedoeling om binnen deze nachtcapaciteit dat verkeer te prioriteren dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling, zowel op basis van geluidskenmerken, als op basis van mainportgebondenheid.
- 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.
- 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 lawaaige toestellen in de nacht.
- Doordat soms 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.
- Omdat er geen historische rechten meer kunnen worden geclaimd en er louter nog een handvol non historische en 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 nu al deels op non historische slots die langzaam zullen verdwijnen naarmate de historische rechten meer en meer worden gebruikt.
- Schiphol zal de overheid vragen om in het kader van selectiviteit een vergunningenstelsel te ontwikkelen dat de afbouw van non-historische slots ondersteunt teneinde de slot coördinator in aanvulling op de Europese regels extra tools in handen te geven.

# Actueel: compensatie CDA's door terugbrengen nachtcapaciteit

## SECTOR VOORSTEL VOOR OVERBRUGGING CDA PROBLEMATIEK

JAAR	
<b>Overbruggingsperiode</b> CDA's vanaf 22.40 uur Capaciteitsdeclaratie nacht: 32.000 VTB's Cap op aantal vliegbewegingen: 29.000 VTB's	<b>Eind situatie</b> CDA's conform Alders accoord (vanaf 21.30 uur) Capaciteitsdeclaratie nacht: 32.00 VTB's Vliegtuigbewegingen of Alders accoord: 32.000 VTB's
Te realiseren door: <ul style="list-style-type: none"><li>• opheffen slotpool</li><li>• selectief uitgeven non-historische slots</li></ul>	Slot management conform selectiviteitsbeleid <ul style="list-style-type: none"><li>• door middel van slotpool</li><li>• selectief uitgeven non-historische slots</li></ul>

Transitieperiode  
voor historische slots: eigen dynamiek  
voor non-historische slots: 3 jaar

N.B.: I&M ondersteunt de slot-coördinator waar nodig met regelgeving om het selectiviteitsbeleid te realiseren

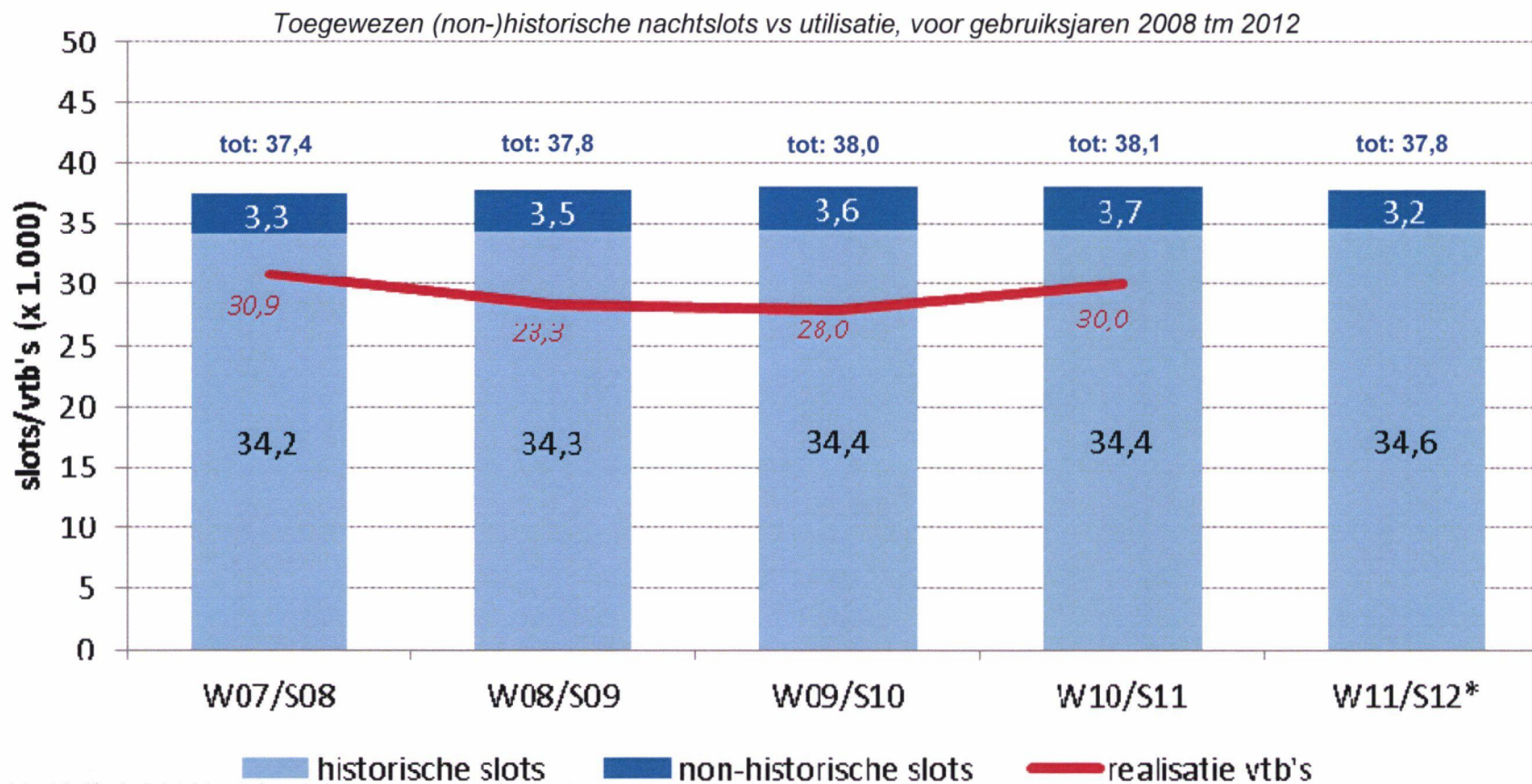
### POSITIE SECTOR MET BETREKKING TOT TIMETABLE REGIONAL AIRPORT CAPACITY

- Schiphol groeit naar 510K VTB's
- De balans tussen lucht- en grondcapaciteit beïnvloedt de groei in piekcapaciteit naar 110 respectievelijk 120 VTB's/uren en daarmee de maakbaarheid van commercieel aantrekkelijke slotparen in de piekperiodes
- Dit impliceert een meer pro-actieve aanpak van selectiviteit (niet bij SPL = 95% vol, maar reeds wanneer 90% vol is, dus bij plus 460K VTB's)
- Dit betekent dat de urgentie voor capaciteit op regionale airports onderminderd van kracht is

K:data/d/dirsec/COO/alders/20120413 Sector voorstel

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)



# Uitwerking matrix: Piekuurcapaciteit

- Van belang voor de mainport is met name de piekuurcapaciteit voor de hub-operatie. Dit vraagt om een efficiënt slotallocatie systeem waar met name in de pieken slots efficiënt worden gebruikt.
- 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 piekdruk kan voor meerdere processen echter op een verschillend moment plaatsvinden.
- 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.
- Daarnaast zal later ingezet worden op het verhogen van de feitelijke piekuurcapaciteit. De piekuurcapaciteit is een balans tussen capaciteit, marktvaart en betrouwbaarheid. De Piekuurcapaciteit zal echter pas worden verhoogd in lijn met 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

# Uitwerking piekuurcapaciteit

- Uitgangspunt is hierbij dat de piekuurcapaciteit wordt vastgesteld in lijn met de behoefte vanuit het mainport gebonden verkeer op Schiphol (hub functie). Dit is een balans tussen capaciteit, vraag en betrouwbaarheid. En verder is het van belang de piekcapaciteit optimaal te benutten t.b.v. het mainport gebonden verkeer.
- 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%.

## 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.

# Uitwerking matrix: Tarieven

- 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.
- 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.

## Uitwerking tarieven

- Tariefstructuur hanteren 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.

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

# Tarief differentiatie

- Voor het landen en starten met een vliegtuig op de luchthaven hanteert Schiphol verschillende vliegtuig gerelateerde tarieven waarvan de hoogte wordt bepaald door het gewicht van het vliegtuig, de geluidscertificatie van het vliegtuig en het tijdstip waarop aankomst en vertrek van de luchthaven plaatsvinden. Bij de berekening van deze tarieven wordt onderscheid gemaakt naar overland-, vracht-, terrein- en lesvluchten.
- Daarnaast wordt er onderscheid gemaakt naar de wijze van afhandelen. Zo geldt er een ander tarief voor 'connected' afhandeling (het vliegtuig maakt gebruik van een aviobrug) en disconnected afhandeling (het vliegtuig maakt geen gebruik van een aviobrug) en afhandeling op Schiphol Oost.
- Naast de vliegtuiggerelateerde tarieven hanteert schiphol ook passagiersgerelateerde tarieven, te weten de Passenger Service Charge en de Security Service Charge, waarbij het totaal verschuldigde bedrag wordt bepaald door het aantal passagiers dat zich aan boord bevindt bij het vertrek van de luchthaven. Ook wordt onderscheid gemaakt naar lokaal opstappende passagiers en transfer passagiers en naar de locatie van afhandeling.

# Uitwerking matrix: Operationele restricties

- 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.
- 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 piekcapaciteit.

## Uitwerking maatregelen:

- Aanscherping van de operationele restricties op Schiphol voor lawaaiige toestellen (onderkant H3)
- P-RNAV wordt verplicht onder bepaalde omstandigheden
- Het is op de hoofdbanen gedurende de start pieken niet toegestaan een start uit te voeren met een toestel dat een te lage startsnelheid heeft.

## Feitelijke toepassing:

Maatregel 1 en 2 worden opgenomen in de capaciteitsdeclaratie.

Maatregel 3 wordt opgenomen in de Schipholregels en in de capaciteitsdeclaratie meegenomen.

## Treedt in werking per:

Maatregel 1 en 2 zijn reeds van toepassing

Maatregel 3 treedt in werking per W12

# 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  $\leq 3$  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.

**Van:** [redacted]@schiphol.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 12 juni 2012 10:03  
**Aan:** [redacted] - DGLM  
**Onderwerp:** CONCEPTBRIEF HartmanNijhuis\_pc\_AO.doc (Automatisch opgeslagen)  
(Compatibiliteitsmodus)  
**Bijlagen:** CONCEPTBRIEF HartmanNijhuis\_pc\_AO.doc (Automatisch opgeslagen)  
(Compatibiliteitsmodus).doc

Bijgaand nog wat tekstuele aanpassingen van mij. Kan de brief zo i deze vorm worden verspreid ? of heb jij nog aanpassingen?

Gr.

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

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

## CONCEPTBRIEF Hartman/Nijhuis inzake selectiviteit

Beste Peter, beste Jos,

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

Schiphol Group heeft in de stuurgroep ~~selectiviteit~~ 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 zijn door de volledige stuurgroep onderschreven. Dit overzicht wordt door geen van de partijen uit de stuurgroep bestreden en heeft derhalve als basis gediend voor de conclusies die ik in deze brief trek. Ik heb deze conclusies ook voorgelegd aan de heren Elbers en Rutten en deze kunnen zich vinden in deze conclusies.

### 1. Definities van segmenten

Allereerst zijn de definities van de verschillende segmenten in de stuurgroep van 27 maart 2012 opnieuw vastgesteld. Dit omdat bleek dat de definities uit de Luchtvaartnota niet volledig aansloten bij de door KLM en Schiphol gehanteerde definities in de netwerkvisie. Deze opnieuw vastgestelde definities kennen de instemming van de volledige stuurgroep. ~~(zie bijlage 1).~~

### 2. Analyse 'Ontwikkeling Mainport Traffic'

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

#### - Ontwikkeling Schiphol verkeer en vervoer 2006-2011. (zie bijlage 1 en 2)

~~In de geanalyseerde periode is behoort 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 in 2011 ca. 63% van het ~~totaal~~ totale aantal vliegbewegingen op Schiphol ten opzichte van 60% in 2006. Het aandeel LCC in vliegtuigbewegingen bedroeg in 2007 6,9% (incl. LCC-deel HV 8,8%). In 2012 zal dit gestegen zijn naar 9,6% (incl. LCC-deel HV 12,2%). Dit percentage is aanmerkelijk hoger dan in ons omringende Mainports (LCC share CDG 8%, FRA 1,5% en LHR 1,3%). Het aandeel segment 5 traffic (op leisure bestemmingen) blijft stabiel door de jaren heen op ca. 10%. Het aandeel van de overige carriers (Europese flag carriers in segment 3 (non hub carriers op EUR zakelijke bestemmingen) en leisure carriers) neemt daarentegen af (ten gunst van Lowcost carriers af en hub segment), van 24% in 2006 tot 21% in 2011. met 22,2% tussen de jaren 2006 en 2011. Segment 5 wordt gedomineerd door leisure carriers.~~

#### - Ontwikkeling verkeer in de nacht



Gedurende de nacht (incl early morning) is het aandeel van traffic behorende in segment 5 (non-hub leisure bestemmingen) relatief hoog, en licht gegroeid van 36% aandeel in 2006 tot 39% aandeel in 2011. Het totaal aantal uitgegeven nachtslots is stabiel over de jaren, alhoewel het aantal uitgegeven historische nachtslots licht stijgt. Met een aandeel van ca. 80% (W11/12) zijn verreweg de meeste historische nachtslots in handen van KLM (incl. Transavia en Martinair). De ca. 3.200 uitgegeven non-historische nachtslots komen met name op het conto van Corendon en ArkeFly.

- **Ontwikkeling verkeer segment 1 (zie bijlage 3 t/m 5) in pieken**

A) De ontwikkeling van het hub-verkeer in de pieken is in de voorbije jaren vrijwel constant gebleven. In S12 is zelfs een lichte afvlakking te zien. Gedurende de crisis in 2009 en 2010 heeft KLM met een aangepast blokkensysteem gevlogen (1 blok er tijdelijk uit "geknipt" waarbij licht gesneden is in het aantal frequenties maar waarbij het aantal bestemmingen zelfs is toegenomen), daarnaast is er in het algemeen sprake van een beperkte verschuiving (in aankomst/vertrektijd) van de harten van de blokken. **OPMERKING: KLM checkt dit nog**

**Met opmaak:** Genummerd + Niveau: 1 + Nummeringopmaakprofiel: A, B, C, ... + Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links + Uitgelijnd op: 1,27 cm + Tab na: 1,9 cm + Inspringen op: 1,9 cm

**Met opmaak:** opsommingstekens en nummering

B) Het aandeel van KLM in de aankomst en vertrekpieken op Schiphol is in een gemiddelde weekdag in juni 2012 (o.b.v. OAG) ca 65%. Inclusief partners (in casu de Hub-operatie) bedraagt dit aandeel ca 75%. Dit aandeel is in de voorbije jaren min of meer gelijk gebleven. Wanneer de peer-group met elkaar wordt vergeleken is dit aandeel vergelijkbaar (CDG) dan wel hoger (LHR). De Echter de meest concurrerende airport/carrier combinatie van SPL/KL is FRA/LH. Het gemiddelde aandeel van LH in de arrival en departure pieken op FRA bedraagt in S12 ca 79% (LH+partners: ca 88%). 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% algeheel het piek uur.

**Met opmaak:** Markeren

- **Ontwikkeling overige verkeerssegmenten in de pieken (zie bijlage 6 t/m 14)**

Input/conclusies extra analyse pieken obv schema Pieter PMDe ontwikkeling van de overige verkeerssegmenten tussen 2008 en 2012 is in bijlage 6 t/m 14 weergegeven. Als bron is de slotuitgifte gebruikt.

**Conclusies die uit de grafieken getrokken kunnen worden:**

- 1) Tussen 10.00-17.00u (LT) is er een lage tot zeer lage benutting door het LCC segment van de infrastructuur (LCC bezetten vooral de dagranden). Vwb AAS mag deze opmerking eruit!!!!
- 2) LCC aankomsten en vertrekken, alsmede een aantal OC-lijdendiensten, vallen midden in het hart van het ochtendblok (2) -2 van KLM en partners. De ontwikkeling van LCC's en OC-lijdendiensten in dit blok is echter al wel jaren min of meer constant (slot "setjes" nauwelijks te maken).
- 3) Wel zien we dat LCC verkeer is in het zich in de aankomstblokken vooral aan de randen genesteld. Met name in blok 6 De vertrekken van LCC vinden groeien de vertrekken van LCC, mede door verschuiving van het blok, echter in het richting het hart van blok 6 plaats. De afgelopen 2 jaar heeft LCC zich in zowel aankomst als vertrekpiek fors ontwikkeld in blok 6 (tussen 2010 en 2012 van 8 naar 14 bewegingen in het uur (+75%). Vwb AAS mag deze opmerking tussen haakjes eruit!!!!

**Met opmaak:** opsommingstekens en nummering

**Met opmaak:** Lettertype: 9 pt

**Met opmaak:** Lettertype: 9 pt, Onderstrepen

**Met opmaak:** Lettertype: 9 pt

**Met opmaak:** Lettertype: 9 pt

**Met opmaak:** Lettertype: 9 pt

**Met opmaak:** Lettertype: 9 pt

**Met opmaak:** Lettertype: 9 pt

<sup>1</sup> het geplande schema voor een drukke dag in S12 voorziet een aandeel van KLM+partners in de piekuren van rond de 80%.

<sup>2</sup> Er is bewust niet gekozen voor actueel gevlogen omdat hiermee mogelijk tot 20% van het verkeer wordt gemist (80/20 slotregel) en omdat actuele tijden afwijken van geplande tijden, waardoor worden pieken vlakker lijken dan dat deze daadwerkelijk zijn (infrastructuur en manpower worden gebaseerd op gepland tijden en niet op actuele uitvoering).

4) De ontwikkeling van OC-lijndiensten en het charter segment geven over afgelopen jaren een lichte daling in de pieken te zien in de meest kritische blokken (2 en 6). Zoals reeds opgemerkt deels ten faveure van LCC.

4)5) Het Full-Freighter segment en Transavia opereren überhaupt buiten de pieken (maar beide segmenten hebben zich in genoemde jaren nauwelijks ontwikkeld).

Met opmaak: Nederlands (Nederland)

Op basis van bovenstaande generieke conclusies kom ik tot de conclusie dat geen noemenswaardige procentuele toename/afname van segment 1 (hub) en segment 5 (non-hub-leisure-destination) heeft plaatsgevonden. Deze verhoudingen zijn nagenoeg hetzelfde gebleven. Ook in de pieken is deze ontwikkeling ongeveer gelijk gebleven met uitzondering van toename van niet-hub-verkeer in de randen van de pieken.  
aanvulling PC

### 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 selectiviteitscriterium nader uitgewerkt in een presentatie (zie bijlage 3).

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

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

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

#### *Regels voor verkeersverdeling*

Gezien de soms beperkte mogelijkheden die de sturingsinstrumenten uit de matrix bieden is vanuit de stuurgroep selectiviteit het initiatief genomen om in aanvulling op de selectiviteitsmatrix een verkenning te starten naar het uitwerken van regels voor verdeling van verkeer in het kader van selectiviteitsbeleid. Hierbij is het de vraag onder welke voorwaarden het verdelen van het luchtvaartverkeer door Schiphol tussen de luchthaven Schiphol en Lelystad in overeenstemming is met de bepalingen inzake vrij verkeer van (luchtvaart)diensten en algemeen mededingingsrecht en of het daadwerkelijk een effectieve bijdrage kan leveren aan de concrete uitvoering van het selectiviteitsbeleid zoals vastgelegd in het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol'.

#### Betekenis voor de toekomst

De analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" laat zien dat de geschetste ontwikkeling, met de beperkte sturingsmogelijkheden die er zijn, in lijn is met het selectiviteitsbeleid zoals vastgelegd in het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol'. Op basis van het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol' wordt tenminste twee maal per jaar tussen de convenantpartijen in de stuurgroep verband selectiviteit de analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" met elkaar doorgesproken.

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

---

**Van:** DGLM  
**Verzonden:** donderdag 31 mei 2012 15:08  
**Aan:** - AMSLN;  
**Onderwerp:** Conceptbrief selectiviteit voor SG 4 juni as.  
**Bijlagen:** CONCEPTBRIEF I .docx

**Urgentie:** Hoog

Beste [REDACTED]

In vorige stuurgroep hebben we afgesproken om op 4 juni as. een eerste 'Beste Peter, beste Jos' conceptbrief te bespreken inzake selectiviteit. Conform afspraak stuur ik hierbij mijn eerste voorzet voor deze 'Beste Jos, Beste Peter' brief waarin wordt ingegaan op de twee hoofdlijnen die besproken zijn in de stuurgroep:

- Conclusies op basis van analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic"
- Stand van zaken uitvoering convenant selectiviteit

Graag ontvang ik op korte termijn jullie opmerkingen/aanvullingen in concrete tekstvoorstellen zodat we een eerste concept maandagochtend kunnen bespreken. Hiernaast is de werkgroep 'uitwerking compenserende maatregel voor CDA' as we speak druk bezig met een stand van zaken memo tbv de stuurgroep. Ik ben voornemens de stukken morgen begin van de middag aan de stuurgroep te versturen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

## CONCEPTBRIEF inzake selectiviteit

Beste

In het Strategisch Overleg Alders en het overleg met de staatssecretaris dat begin dit jaar heeft plaatsgevonden hebben we geconstateerd Schiphol en KLM van mening verschillen 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, de marktontwikkelingen en de 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. Dit overzicht wordt door geen van de partijen uit de stuurgroep bestreden en heeft derhalve als basis gediend voor de conclusies die ik in deze brief trek. Ik heb deze conclusies ook voorgelegd aan de heren Elbers en Rutten en deze kunnen zich vinden in deze conclusies.

### 1. Definities van segmenten

Allereerst zijn de definities van de verschillende segmenten in de stuurgroep van 27 maart 2012 opnieuw vastgesteld. Dit omdat bleek dat de definities uit de Luchtvaartnota niet volledig aansloten bij de door KLM en Schiphol gehanteerde definities in de netwerkvisie. Deze opnieuw vastgestelde definities kennen de instemming van de volledige stuurgroep (zie bijlage 1).

### 2. Analyse 'Ontwikkeling Mainport Traffic'

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

#### - **Ontwikkeling verkeer 2006-2011**

In de geanalyseerde periode is 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 in 2011 ca. 63% van het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol ten opzichte van 60% in 2006. Het aandeel segment 5 traffic (op leisure bestemmingen) blijft stabiel door de jaren heen op ca. 10%. Het aandeel Europese flag carriers in segment 3 (non-hub carriers op EUR zakelijke bestemmingen) neemt af ten gunst van Lowcost carriers. Segment 5 wordt gedomineerd door leisure carriers.

#### - **Ontwikkeling verkeer in de nacht**

Gedurende de nacht (incl early morning) is het aandeel van traffic behorende in segment 5 (non-hub leisure bestemmingen) relatief hoog, en licht gegroeid van 36% aandeel in 2006 tot 39% aandeel in 2011. Het totaal aantal uitgegeven nachtslots is stabiel over de jaren, alhoewel het aantal uitgegeven historische nachtslots licht stijgt. Met een aandeel van ca. 80% (W11/12) zijn verreweg de meeste historische nachtslots in handen van KLM (incl. Transavia en Martinair). De ca. 3.200 uitgegeven non-historische nachtslots komen met name op het conto van Corendon en ArkeFly.

#### - **Ontwikkeling verkeer segment 1 (in pieken)**

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% algeleang het piekuur.<sup>1</sup>

- **Ontwikkeling verkeer in de pieken**

Input/conclusies extra analyse pieken obv schema Pieter PM

Op basis van bovenstaande generieke conclusies kom ik tot de conclusie dat geen noemenswaardige procentuele toename/afname van segment 1 (hub) en segment 5 (non-hub leisure destination) heeft plaatsgevonden. Deze verhoudingen zijn nagenoeg hetzelfde gebleven. Ook in de pieken is deze ontwikkeling ongeveer gelijk gebleven met uitzondering van toename van niet-mainportgebonden verkeer in de randen van de pieken. aanvulling PC

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 selectiviteitscriterium nader uitgewerkt in een presentatie (zie bijlage 3) .

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

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

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

*Regels voor verkeersverdeling*

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

Betekenis voor de toekomst

De analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" laat zien dat de geschetste ontwikkeling, met de beperkte sturingsmogelijkheden die er zijn, in lijn is met het selectiviteitsbeleid zoals vastgelegd in het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkwaliteit luchthaven Schiphol'. Op basis van het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkwaliteit luchthaven Schiphol' wordt twee maal per jaar in de stuurgroep selectiviteit de analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" met elkaar doorgesproken.

---

<sup>1</sup> het geplande schema voor een drukke dag in S12 voorziet een aandeel van KLM+partners in de piekuren van rond de 80%.

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

**Van:** [REDACTED] DGLM  
**Verzonden:** [REDACTED] donsdag 4 juli 2012 13:51  
**Aan:** [REDACTED] - AMSLN  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Definitief CONCEPTBRIEF [REDACTED]  
**Bijlagen:** DEFINITIEFCONCEPTBRIEF [REDACTED].docx

Heren,

Allereerst veel dank voor jullie inspanningen om vanuit de analyses gezamenlijk de generieke conclusies te formuleren. Ik heb op basis van jullie voorstellen de conceptbrief afgelopen week samen met Ellen grondig doorgenomen.

- Wij hebben aan de hand van het concept op redactioneel vlak aanpassingen doorgevoerd, waarbij ons inziens nog steeds recht wordt gedaan aan de conclusies zoals door jullie gezamenlijk zijn geformuleerd.
- Onder blok 3 van de brief heb ik op verzoek van Ellen passages toegevoegd bij het kopje regels voor verkeersverdeling en het kopje betekenis voor de toekomst.
- Er staan nog 2 vragen open die ik in het groen heb gemarkeerd.
- Hiernaast dienen de verwijzing naar de presentatie Ontwikkeling Mainport Traffic (bijlage 2 in de brief) nog ingevuld worden. Deze heb ik geel gemarkeerd.

Op basis van dit eindconcept graag jullie reactie op dit eindconcept, een check op feitelijke onjuistheden en jullie toevoegingen op de hierboven genoemde punten.

Ik hoor graag van jullie zodat we deze brief definitief kunnen afronden.

Met vriendelijke groet,

---

**Van:** [REDACTED] [mailto: [REDACTED]@schiphol.nl]  
**Verzonden:** donderdag 21 juni 2012 15:30  
**Aan:** [REDACTED] DGLM  
**CC:** [REDACTED] - AMSLN  
**Onderwerp:** 20120621\_CONCEPTBRIEF Hart [REDACTED]\_drm21juni2012\_comMV.doc

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

Gr.

 Please consider the environment before printing this e-mail

---

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

---



## CONCEPTBRIEF Hartman/Nijhuis inzake selectiviteit

Beste Peter, beste Jos,

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

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

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

### 1. Definities van segmenten

Allereerst zijn de definities van de verschillende segmenten in de stuurgroep van 27 maart 2012 opnieuw vastgesteld. Dit was nodig omdat bleek dat de definities uit de Luchtvaartnota niet volledig aansloten bij de door KLM en Schiphol gehanteerde definities in de netwerkvisie. Deze opnieuw vastgestelde definities kennen de instemming van de volledige stuurgroep (zie bijlage 1) en zijn leidend in de uitvoering van het selectiviteitsbeleid.

### 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 generieke conclusies getrokken worden:

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

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

- A) Marktaandeel segment 1 (Hub) traffic stijgt licht van 60% naar 63% (zie bijlage 2 slide xx)

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.

- 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 xx).
- C) In segment 3 (Europa zakelijk) groeit het aantal 'low cost carriers' ten koste van non-hub Europese netwerkcarriers: overall laat segment 3 een daling zien (zie bijlage 2 slide xx).

Deze daling van verkeer in segment 3 vanaf 2006 (jaarlijks gemiddeld ca -2%) is opvallend te noemen. De daling wordt dus met name veroorzaakt door de Europese netwerk carriers. De relatief hoge groei van low cost carriers in segment 3 is minder geweest dan de daling in het verkeer van de Europese netwerk carriers, waardoor per saldo sprake is van een daling.

Vraag Ellen: Hoeveel groeit het LCC in segment 3?

- D) Segment 4 (non-hub full freighter) is in de afgelopen zes jaar ongeveer gelijk gebleven (zie bijlage 2 slide xx).
- E) Het verkeer in segment 5 (leisure) is de afgelopen zes jaar afgenomen (zie bijlage 2 slide xx). 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).

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

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. 80% (seizoen winter 2011/2012) zijn verreweg de meeste historische nachtslots in bezit van KLM (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 xx).

- A) De ontwikkeling van het hub-verkeer in de pieken is in de voorbije jaren vrijwel constant gebleven. In de zomer van 2012 is een lichte afvlakking te zien.
- 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. 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 van 2012 ca 79% (Lufthansa incl. partners: ca 88%).

- **Ontwikkeling segment 2 t/m 5 verkeer in de pieken** (zie bijlage 2 slide xx).
  - A) De aankomsten en vertrekken van 'low cost carriers' bezetten met name de dagranden. Zo vallen 'low cost carriers', samen met een aantal OC-lijndiensten, bijvoorbeeld midden in het hart van het ochtendblok (2) van KLM (incl. partners). Daar staat tegenover dat de ontwikkeling van 'low cost carriers' en OC-lijndiensten in dit blok wel al jaren min of meer constant is gebleven.
  - B) 'Low cost carrier' verkeer zit in de aankomstblokken vooral aan de randen van de piek. Met name in de randen blok 6 groeit het aantal vertrekken van 'low cost carriers' en zien we dat 'low cost carrier' presentie ook in het hart van het blok 6 in de laatste twee jaren is gegroeid (met ca. 6 bewegingen in het uur). Echter, daarbij dient te worden aangetekend dat de groei in de piek komt na een daling in dezelfde piek in 2009-2010. In vergelijking met 2008 is de presentie van low cost carriers in het hart van blok 6 vergelijkbaar met het huidige beeld. (en in vergelijking met 2006?)
  - 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 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 3). 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 uitvoerbaarheid
- 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 het 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 luchthavens 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 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 waarbij de kwalitatieve groei van het wereldwijde verbindingennetwerk essentieel is.

Met vriendelijke groet,

Ellen Bien

Directeur Luchtvaart

Bijlage:

1. Stroomschema definities segmenten
2. Ontwikkeling Mainport traffic Schiphol
3. Matrix selectiviteit

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

**Van:** [Redacted] [Redacted]@schiphol.nl]  
**Verzonden:** maandag 11 juni 2012 9:32  
**Aan:** [Redacted] DGLM  
**CC:** [Redacted]  
**Onderwerp:** FW: Conceptbrief Beste [Redacted] KLM aanvullingen/correcties  
**Bijlagen:** CONCEPTBRIEF [Redacted] jhtis\_pc.doc; Bijlagen bij brief Hartman\_Nijhuis.pdf

Ik ontvang vrijdag [Redacted] mark-up versie van de brief Jos/Peter, ben daar best even van geschrokken. Dacht dat we in de afgelopen sessies wat meters hadden gemaakt.

Anyway, de reden voor mijn mail is dat [Redacted] zijn mark-up alleen spreekt over de LCC ontwikkeling, kennelijk omdat Ellen de LCC zou willen beslechten in de brief (zie onderstaand). **Is dat juist, wil Ellen zich richten op de LCC discussie, of wil ze met de brief in breder verband kijken naar de marktontwikkeling in de afgelopen jaren ?**

Hoor graag

Groeten

PS ook de discussie over de piekuur ontwikkeling en het gebruik van slotbestanden komt terug. Resultaten wijken af van onze analyse op gerealiseerde vluchten (fyi: in onze analyses nemen wij gerealiseerde vluchten mee, echter op SCHEMA tijd en dus niet op actuele tijd wat [Redacted] noemt en gebruikt als argument tegen onze analyse).

**Schiphol**  
Amsterdam Airport

Amsterdam Airport Schiphol  
P.O. Box 7501, Location 01-30, 1118 ZG Schiphol, The Netherlands  
Mob: [Redacted]

Visiting address: E. v/d Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol, The Netherlands

---

**an:** [Redacted] [Redacted]@KLM.COM]  
**Verzonden:** vrijdag 8 juni 2012 17:23  
**Aan:** [Redacted]  
**CC:** [Redacted]  
**Onderwerp:** Conceptbrief Beste Peter/Jos - KLM aanvullingen/correcties

HF

Hierbij onze op/aanmerkingen op de conceptbrief "Beste Peter, Jos". Vanuit de aangevulde en gecorrigeerde teksten refereer ik naar de bijlagen (1 t/m 14).

Van belang om in het betoog over LCC ontwikkeling dat zuiver gekeken wordt naar dit segment. Ellen Bien wil met de brief namelijk de LCC discussie beslechten tussen de HH Hartman en Nijhuis.

Zoals eerder aangegeven baseren wij alles op uitgegeven slots (zo laat mogelijk binnen het actuele seizoen). Reden dat wij in de analyse niet van actuele slots en tijden willen uitgaan is tweeledig:

- 1) De 80/20 regel maakt dat airlines maar 80% hoeven te vliegen om 100% "historisch" te houden. Betekent dus dat in een actueel plaatje een aanzienlijke hoeveelheid kan ontbreken (en andere carriers kunnen bovendien nooit aan die resterende slots komen).
- 2) Actuele tijden (vs. geplande tijden) zijn evenmin goed bruikbaar omdat een uitgevoerde dienstregeling een vlakker patroon kent (actualiteit kent een stochastisch patroon).

Analyse o.b.v. slotuitgifte (zo laat mogelijke stand) is o.i. dus de beste benadering van capaciteitsbeslag. De benodigde infrastructuur en het cateren van manpower worden op een geplande dienstregeling gebaseerd (als je deze namelijk baseert op een voorspelde actualiteit kan je enorm in de knel komen).

Maandag spreken we het concept gezamenlijk door.

Goed weekend.

  
KLM Operations (AMS/LN)

Tel: +

Email:

\*\*\*\*\*

For information, services and offers, please visit our web site: <http://www.klm.com>. This e-mail and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only. If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), its subsidiaries and/or its employees shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (also known as KLM Royal Dutch Airlines) is registered in Amstelveen, The Netherlands, with registered number 33014286

\*\*\*\*\*

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

---

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

---

## CONCEPTBRIEF Hartman/Nijhuis inzake selectiviteit

Beste Peter, beste Jos,

In het Strategisch Overleg Alders en het overleg met de staatssecretaris dat begin dit jaar heeft plaatsgevonden hebben we geconstateerd dat Schiphol en KLM van mening verschilden over een aantal onderwerpen, waaronder het gevoerde selectiviteitsbeleid zoals vastgelegd in het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en 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-Selectiviteit (Rutten, Elbers, Bien). In de stuurgroep is conform hetgeen in het convenant is afgesproken uitvoerig gesproken over de voortgang en uitvoering van de afspraken uit het convenant, de marktontwikkelingen-markt en de capaciteitsontwikkelingen.

Schiphol Group heeft in de stuurgroep selectiviteit-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. Ten aanzien van deze analyse kon op onderdelen geen overeenstemming bereikt worden door Schiphol en KLM. De hieronder genoemde generieke conclusies zijn echter door de volledige stuurgroep onderschreven. Dit overzicht wordt door geen van de partijen uit de stuurgroep bestreden en heeft derhalve als basis gediend voor de conclusies die ik in deze brief trek. Ik heb deze conclusies ook voorgelegd aan de heren Elbers en Rutten en deze kunnen zich vinden in deze conclusies.

### 1. Definities van segmenten

Allereerst zijn de definities van de verschillende segmenten in de stuurgroep van 27 maart 2012 opnieuw vastgesteld. Dit omdat bleek dat de definities uit de Luchtvaartnota niet volledig aansloten bij de door KLM en Schiphol gehanteerde definities in de netwerkvisie. Deze opnieuw vastgestelde definities kennen de instemming van de volledige stuurgroep (zie bijlage 1).

### 2. Analyse 'Ontwikkeling Mainport Traffic'

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

#### - Ontwikkeling Schiphol verkeer en vervoer 2006-2011 (zie bijlage 1 en 2)

In de geanalyseerde periode is behoort 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 in 2011 ca. 63% van het ~~totaal~~ totale aantal vliegbewegingen op Schiphol ten opzichte van 60% in 2006. Het aandeel LCC in vliegbewegingen bedroeg in 2007 6,9% (incl. LCC-deel HV 8,8%). In 2012 zal dit gestegen zijn naar 9,6% (incl. LCC-deel HV 12,2%). Dit percentage is aanmerkelijk hoger dan in ons omringende Mainports (LCC share CDG 8%, FRA 1,5% en LHR 1,3%). Het aandeel segment 5-traffic (op leisure bestemmingen) blijft stabiel door de jaren heen op ca. 10%. Het aandeel Europese flag carriers in segment 3 (non hub carriers op EUR zakelijke bestemmingen) neemt af ten gunst van Lowcost carriers af met 22,2% tussen de jaren 2006 en 2011. Segment 5 wordt gedomineerd door leisure carriers.

#### - Ontwikkeling verkeer in de nacht



Gedurende de nacht (incl early morning) is het aandeel van traffic behorende in segment 5 (non-hub leisure bestemmingen) relatief hoog, en ~~heeft~~ gegroeid van 36% aandeel in 2006 tot 39% aandeel in 2011. Het totaal aantal uitgegeven nachtslots is stabiel over de jaren, alhoewel het aantal uitgegeven historische nachtslots licht stijgt. Met een aandeel van ca. 80% (W11/12) zijn verreweg de meeste historische nachtslots in handen van KLM (incl. Transavia en Martinair). De ca. 3.200 uitgegeven non-historische nachtslots komen met name op het conto van Corendon en ArkeFly.

- **Ontwikkeling verkeer segment 1 (zie bijlage 3 t/m 5) in pieken**

A) De ontwikkeling van het hub-verkeer in de pieken is in de voorbije jaren vrijwel constant gebleven. In S12 is zelfs een lichte afvlakking te zien. Gedurende de crisis in 2009 en 2010 heeft KLM met een aangepast blokkensysteem gevlogen (1 blok er tijdelijk uit "geknipt" waarbij licht gesneden is in het aantal frequenties maar waarbij het aantal bestemmingen zelfs is toegenomen).

**Met opmaak:** Genummerd + Niveau: 1 + Nummeringopmaakprofiel: A, B, C, ... + Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links + Uitgelijnd op: 1,27 cm + Tab na: 1,9 cm + Inspringen op: 1,9 cm

**Met opmaak:** opsommingstekens en nummering

B) Het aandeel van KLM in de aankomst en vertrekpieken op Schiphol is in een gemiddelde weekdag in juni 2012 (o.b.v. OAG) ca 65%. Inclusief partners (in casu de Hub-operatie) bedraagt dit aandeel ca 75%. Dit aandeel is in de voorbije jaren min of meer gelijk gebleven. De meest concurrerende airport/carrier combinatie van SPL/KL is FRA/LH. Het gemiddelde aandeel van LH in de arrival en departure pieken op FRA bedraagt in S12 ca 79% (LH+partners: ca 88%). 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.<sup>1</sup>

**Met opmaak:** Markeren

- **Ontwikkeling overige verkeerssegmenten in de pieken (zie bijlage 6 t/m 14)**

Input/conclusies extra analyse pieken obv schema Pieter PM De ontwikkeling van de overige verkeerssegmenten tussen 2008 en 2012 is in bijlage 6 t/m 14 weergegeven. Als bron is de slotuitgifte gebruikt<sup>2</sup>.

Conclusies die uit de grafieken getrokken kunnen worden:

- 1) Tussen 10.00-17.00u (LT) is er een lage tot zeer lage benutting door het LCC segment van de infrastructuur (LCC bezetten vooral de dagranden).
- 2) LCC aankomsten en vertrekken vallen midden in het hart van blok 2 van KLM en partners. De ontwikkeling van LCC's in dit blok is echter al wel jaren min of meer constant (slot "setjes" nauwelijks te maken).
- 3) LCC verkeer is in het aankomstblok 6 vooral aan de randen genesteld. De vertrekken van LCC vinden echter in het hart van blok 6 plaats. De afgelopen 2 jaar heeft LCC zich in zowel aankomst als vertrekpiek fors ontwikkeld in blok 6 (tussen 2010 en 2012 van 8 naar 14 bewegingen in het uur (+75%).
- 4) De ontwikkeling van OC-lijndiensten en het charter segment geven over afgelopen jaren een lichte daling in de pieken te zien in de meest kritische blokken (2 en 6).

**Met opmaak:** opsommingstekens en nummering

**Met opmaak:** Lettertype: 9 pt

**Met opmaak:** Lettertype: 9 pt, Onderstrepen

**Met opmaak:** Lettertype: 9 pt

**Met opmaak:** Lettertype: 9 pt

**Met opmaak:** Lettertype: 9 pt

**Met opmaak:** Lettertype: 9 pt

**Met opmaak:** Lettertype: 9 pt

<sup>1</sup> het geplande schema voor een drukke dag in S12 voorziet een aandeel van KLM+partners in de piekuren van rond de 80%.

<sup>2</sup> Er is bewust niet gekozen voor actueel gevlogen omdat hiermee mogelijk tot 20% van het verkeer wordt gemist (80/20 slotregel) en omdat actuele tijden afwijken van geplande tijden, waardoor worden pieken vlakker lijken dan dat deze daadwerkelijk zijn (infrastructuur en manpower worden gebaseerd op gepland tijden en niet op actuele uitvoering).

4)5) Het Full-Freighter segment en Transavia opereren überhaupt buiten de pieken (maar beide segmenten hebben zich in genoemde jaren nauwelijks ontwikkeld).

Met opmaak: Nederlands (Nederland)

Op basis van bovenstaande generieke conclusies kom ik tot de conclusie dat geen noemenswaardige procentuele toename/afname van segment 1 (hub) en segment 5 (non hub-leisure-destination) heeft plaatsgevonden. Deze verhoudingen zijn nagenoeg hetzelfde gebleven. Ook in de pieken is deze ontwikkeling ongeveer gelijk gebleven met uitzondering van toename van niet-hub-verkeer in de randen van de pieken.  
aanvulling PC

### 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 selectiviteitscriterium nader uitgewerkt in een presentatie (zie bijlage 3).

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

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

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

#### *Regels voor verkeersverdeling*

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

#### Betekenis voor de toekomst

De analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" laat zien dat de geschetste ontwikkeling, met de beperkte sturingsmogelijkheden die er zijn, in lijn is met het selectiviteitsbeleid zoals vastgelegd in het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol'. Op basis van het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol' wordt twee maal per jaar in de stuurgroep selectiviteit de analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" met elkaar doorgesproken.

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

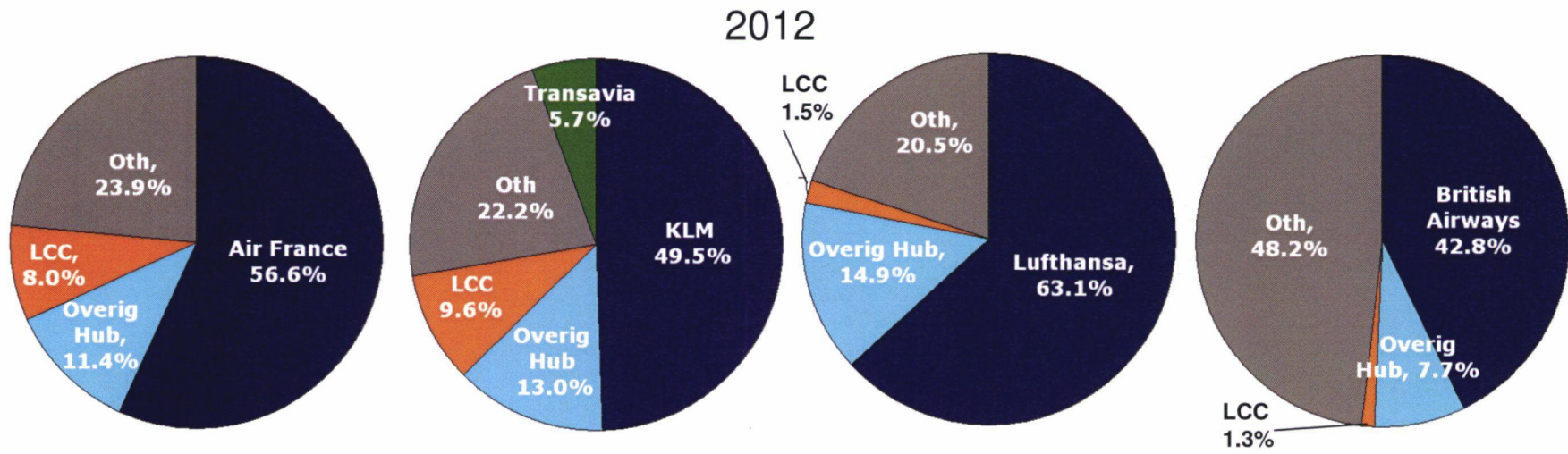
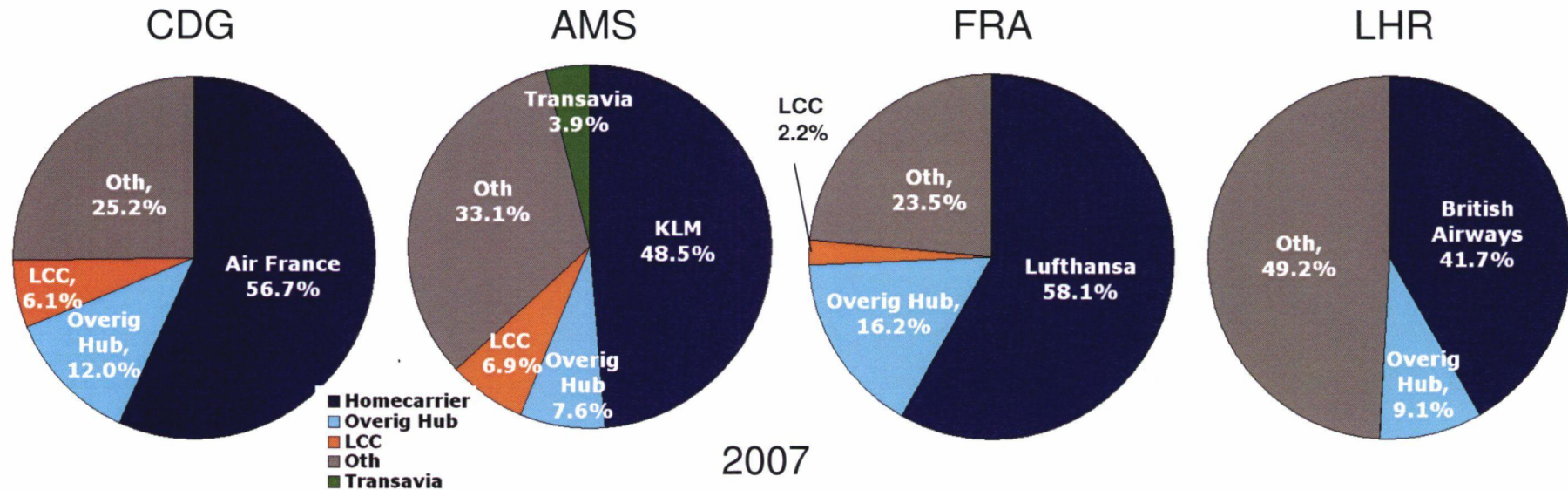
# Kentallen per verkeersegment

ATM (x 1.000)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013*	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	CAGR 2012-2017	CAGR 2017-2020	CAGR 2012-2020
<b>KLM group &amp; partners</b>	<b>292.2</b>	<b>298.3</b>	<b>299.9</b>	<b>280.7</b>	<b>270.5</b>	<b>291.4</b>	<b>296.1</b>	<b>306.4</b>	<b>312.4</b>	<b>318.3</b>	<b>322.7</b>	<b>329.8</b>	<b>337.5</b>	<b>343.2</b>	<b>348.5</b>	<b>2.2%</b>	<b>1.9%</b>	<b>2.1%</b>
KLM	201.7	207.2	209.9	198.5	189.9	208.2	214.0	218.9	222.5	226.8	229.5	235.2	242.0	246.3	250.8	1.9%	2.2%	2.0%
Transavia/Martinair	38.7	37.9	34.7	29.1	28.2	28.0	26.0	28.0	29.0	30.0	31.0	31.5	31.5	32.0	32.0	3.9%	0.5%	2.6%
Partners	44.7	46.0	48.2	47.5	47.1	49.3	50.1	53.4	54.8	55.3	56.0	56.8	57.7	58.5	59.3	2.5%	1.4%	2.1%
KLM/MP + partners FF	7.1	7.2	7.1	5.6	5.3	5.9	6.0	6.1	6.1	6.2	6.2	6.3	6.3	6.4	6.4	1.0%	0.5%	0.8%
<b>Other Carriers</b>	<b>130.8</b>	<b>137.7</b>	<b>128.4</b>	<b>110.5</b>	<b>115.8</b>	<b>128.8</b>	<b>128.9</b>	<b>128.5</b>	<b>131.1</b>	<b>134.0</b>	<b>138.4</b>	<b>143.0</b>	<b>147.2</b>	<b>151.1</b>	<b>156.1</b>	<b>2.1%</b>	<b>2.9%</b>	<b>2.4%</b>
OC Euro	65.2	66.8	64.9	53.4	48.0	50.9	50.5	49.4	48.2	47.1	46.1	45.1	45.5	46.3	47.1	-2.2%	1.5%	-0.9%
OC ICA	9.0	8.7	8.8	9.6	11.9	11.8	12.4	12.8	13.2	13.6	14.2	14.7	15.2	15.6	16.1	3.4%	3.1%	3.3%
LCC (ex HV)	32.7	37.5	29.7	27.0	32.4	40.4	42.2	44.4	47.3	50.5	54.9	59.2	61.4	63.5	66.1	7.0%	3.8%	5.8%
Leisure (ex HV/MP)	13.5	13.4	14.4	12.7	13.2	15.6	13.7	11.9	12.1	12.3	12.6	13.1	13.9	14.4	15.1	-0.9%	4.8%	1.2%
OC FF	10.4	11.2	10.7	7.9	10.3	10.1	9.9	10.1	10.3	10.5	10.7	10.9	11.1	11.3	11.5	1.8%	2.1%	1.9%
<b>Total ATM</b>	<b>423.0</b>	<b>436.0</b>	<b>428.3</b>	<b>391.2</b>	<b>386.3</b>	<b>420.2</b>	<b>425.0</b>	<b>434.9</b>	<b>443.5</b>	<b>452.3</b>	<b>461.1</b>	<b>472.8</b>	<b>484.7</b>	<b>494.3</b>	<b>504.6</b>	<b>2.2%</b>	<b>2.2%</b>	<b>2.2%</b>

Pax (x 1.000.000)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013*	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	CAGR 2012-2017	CAGR 2017-2020	CAGR 2012-2020
<b>KLM group &amp; partners</b>	<b>33.8</b>	<b>34.8</b>	<b>35.1</b>	<b>32.3</b>	<b>32.8</b>	<b>35.4</b>	<b>35.9</b>	<b>37.3</b>	<b>38.1</b>	<b>38.7</b>	<b>39.4</b>	<b>40.1</b>	<b>41.1</b>	<b>41.9</b>	<b>42.6</b>	<b>2.2%</b>	<b>2.0%</b>	<b>2.2%</b>
KLM	22.5	23.3	24.0	22.5	22.8	25.1	25.8	26.6	27.0	27.4	27.8	28.4	29.3	29.9	30.5	1.9%	2.4%	2.1%
Transavia/Martinair	5.4	5.4	4.9	4.0	4.0	4.1	3.7	4.0	4.2	4.3	4.5	4.5	4.5	4.6	4.6	3.8%	0.7%	2.6%
Partners	5.9	6.1	6.2	5.9	6.0	6.2	6.3	6.7	6.9	7.0	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	2.6%	1.4%	2.1%
<b>Other Carriers</b>	<b>12.2</b>	<b>12.9</b>	<b>12.3</b>	<b>11.2</b>	<b>12.3</b>	<b>14.3</b>	<b>14.4</b>	<b>14.6</b>	<b>15.0</b>	<b>15.5</b>	<b>16.1</b>	<b>16.9</b>	<b>17.4</b>	<b>18.1</b>	<b>18.8</b>	<b>3.2%</b>	<b>3.7%</b>	<b>3.4%</b>
OC Euro	5.0	5.2	5.2	4.6	4.4	4.8	4.8	4.7	4.6	4.5	4.4	4.3	4.4	4.5	4.6	-1.9%	1.9%	-0.5%
OC ICA	1.7	1.7	1.7	1.7	2.1	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9	3.0	4.0%	4.0%	4.0%
LCC (ex HV)	3.3	4.0	3.3	3.1	3.8	5.0	5.3	5.5	5.9	6.4	6.9	7.5	7.8	8.1	8.5	7.2%	4.2%	6.1%
Leisure (ex HV/MP)	2.1	2.1	2.2	1.9	2.0	2.5	2.2	2.1	2.1	2.2	2.2	2.4	2.5	2.6	2.8	1.8%	4.9%	3.0%
<b>Total Pax</b>	<b>46.0</b>	<b>47.7</b>	<b>47.4</b>	<b>43.6</b>	<b>45.1</b>	<b>49.7</b>	<b>50.4</b>	<b>51.8</b>	<b>53.1</b>	<b>54.2</b>	<b>55.5</b>	<b>57.0</b>	<b>58.5</b>	<b>60.0</b>	<b>61.4</b>	<b>2.5%</b>	<b>2.5%</b>	<b>2.5%</b>

\* vanaf 2013 compl. factor niet meegenomen

# Aandeel LCC in AMS hoogste van de peer-group

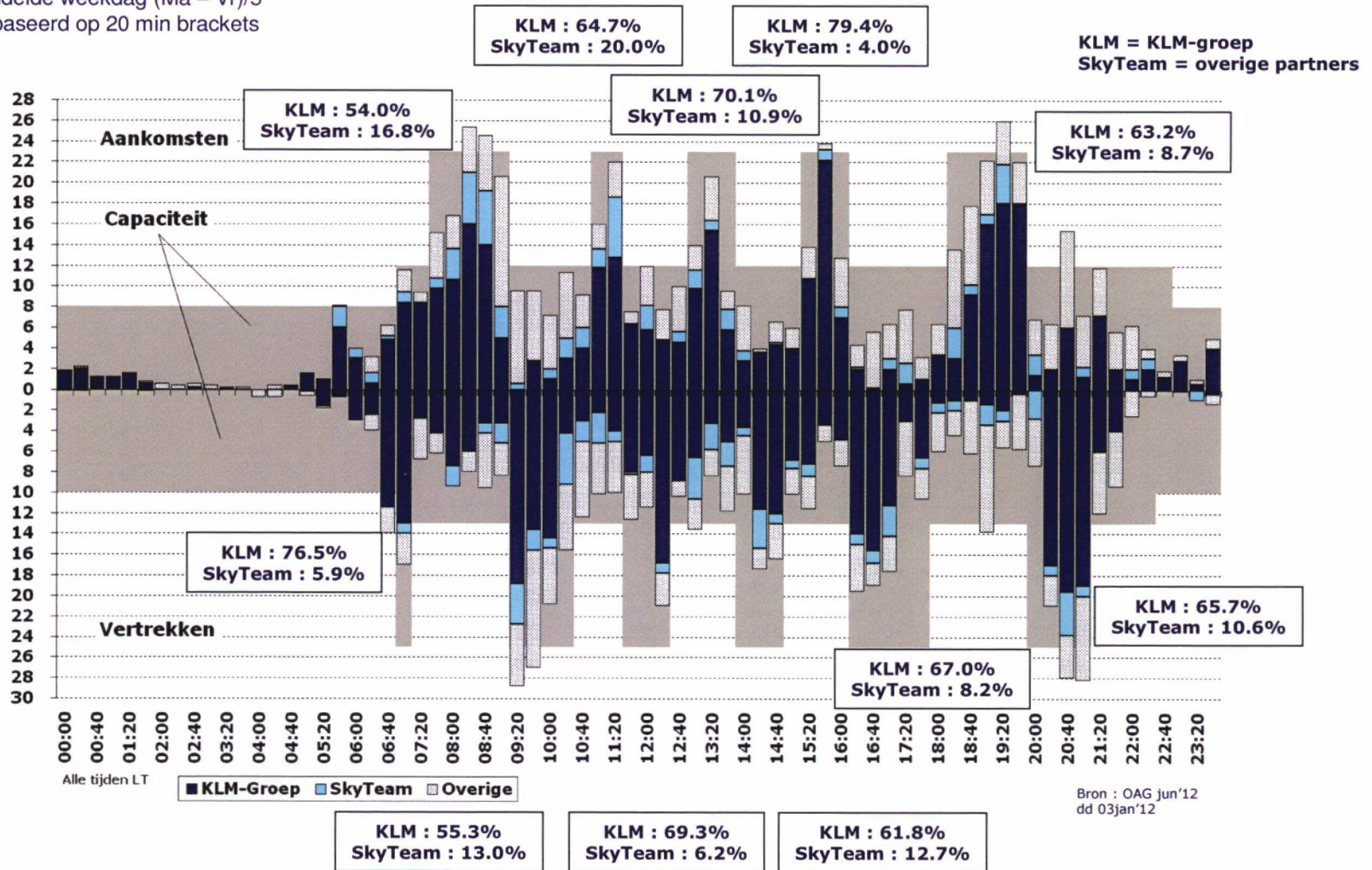


Bijlage 3

# Piekenpatroon S12 Amsterdam

Gemiddelde weekdag (Ma – Vr)/5  
en gebaseerd op 20 min brackets

Schiphol	KL-groep	SkyTeam	Overige
Overall (Arr+Dep 24u)	56.6%	10.5%	32.9%
Arrivals pieken	63.9%	12.0%	24.1%
Departures pieken	63.8%	10.2%	26.0%



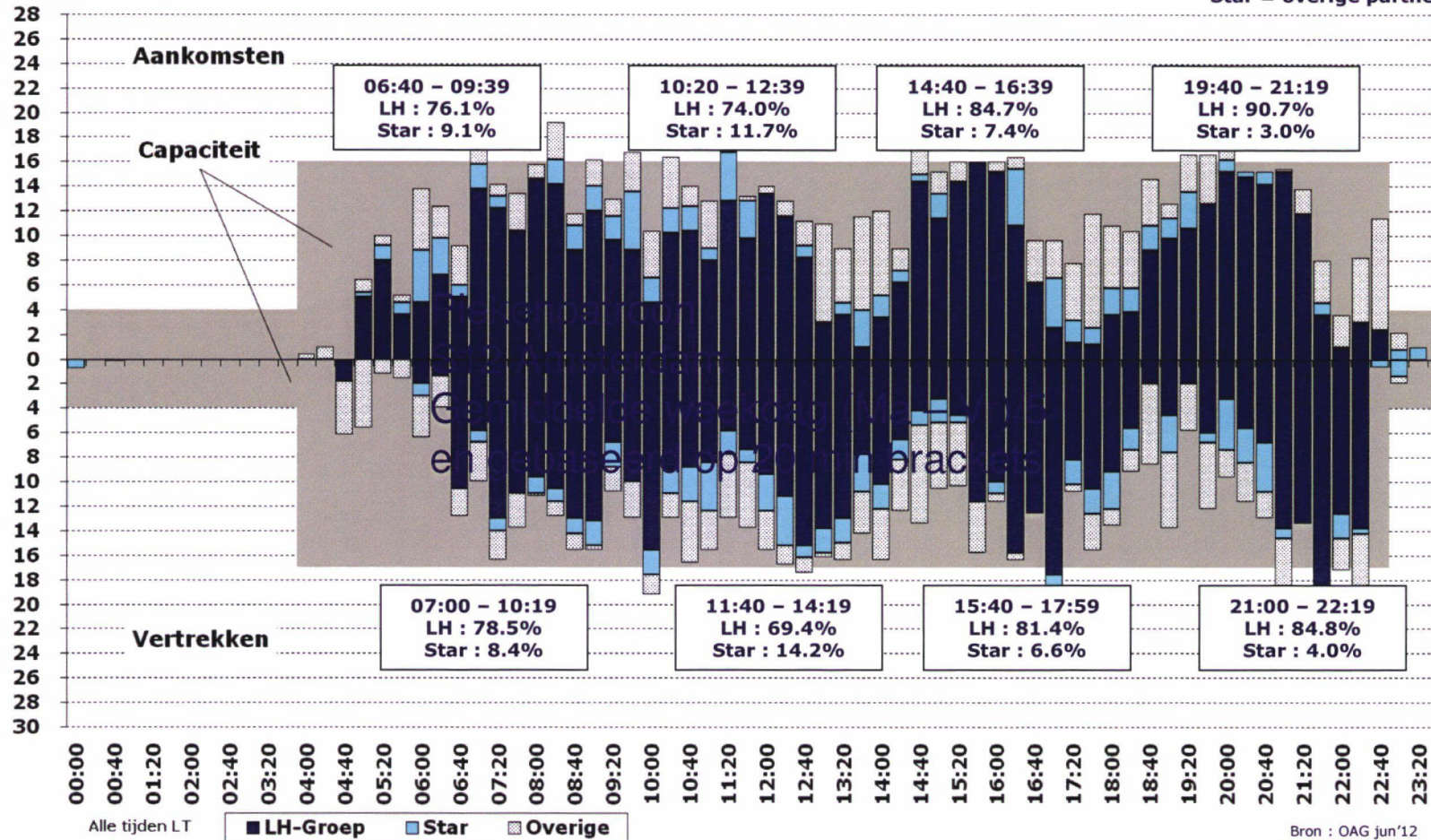
Bijlage 4

# Piekenpatroon S12 Amsterdam

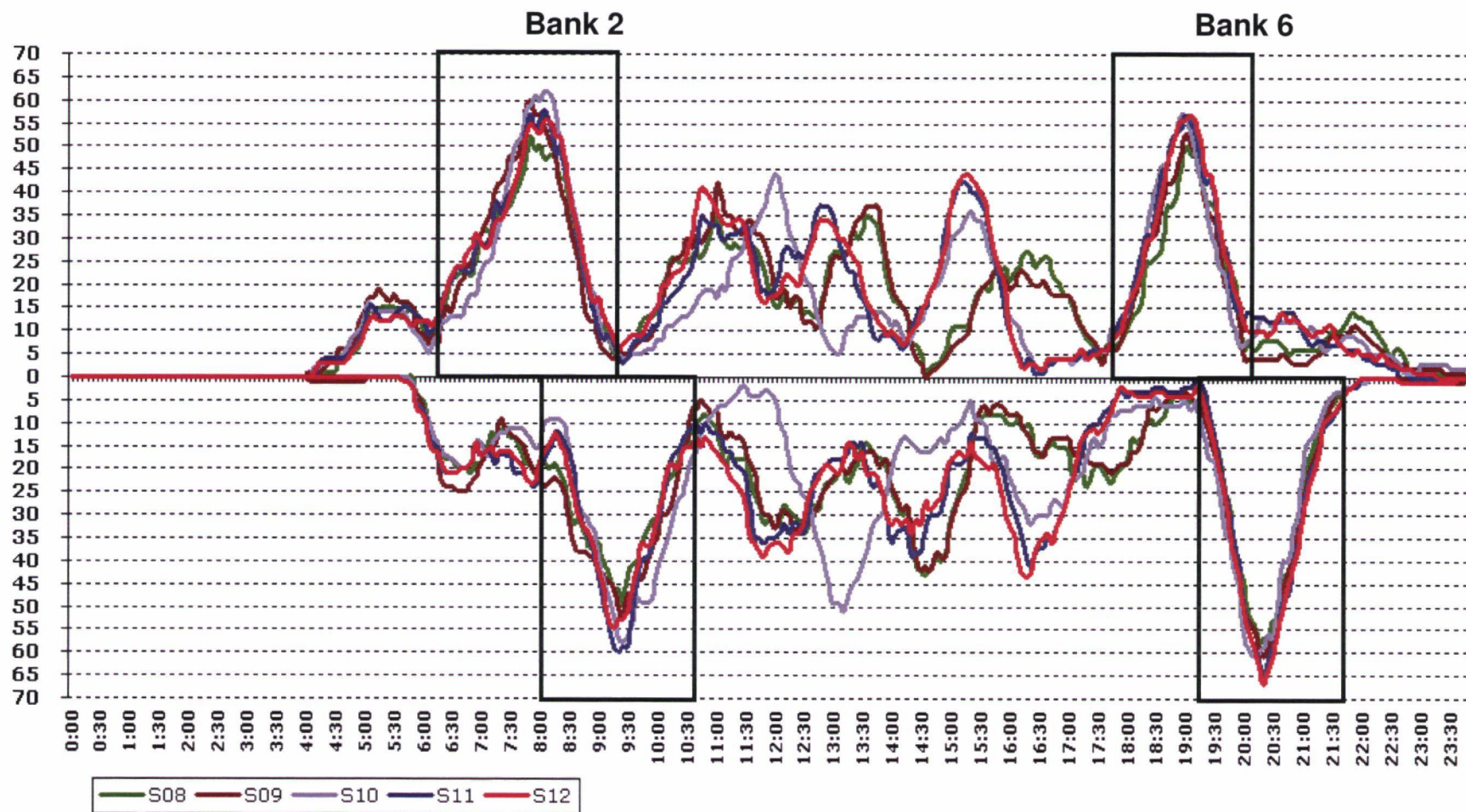
Gemiddelde weekdag (Ma – Vr)/5  
en gebaseerd op 20 min brackets

	Frankfurt	LH-groep	Star	Overige
Overall (Arr+Dep 24u)		66.4%	11.2%	22.4%
Arrivals pieken		80.4%	8.2%	11.4%
Departures pieken		77.6%	8.9%	14.4%

LH = Lufthansa-groep  
Star = overige partners

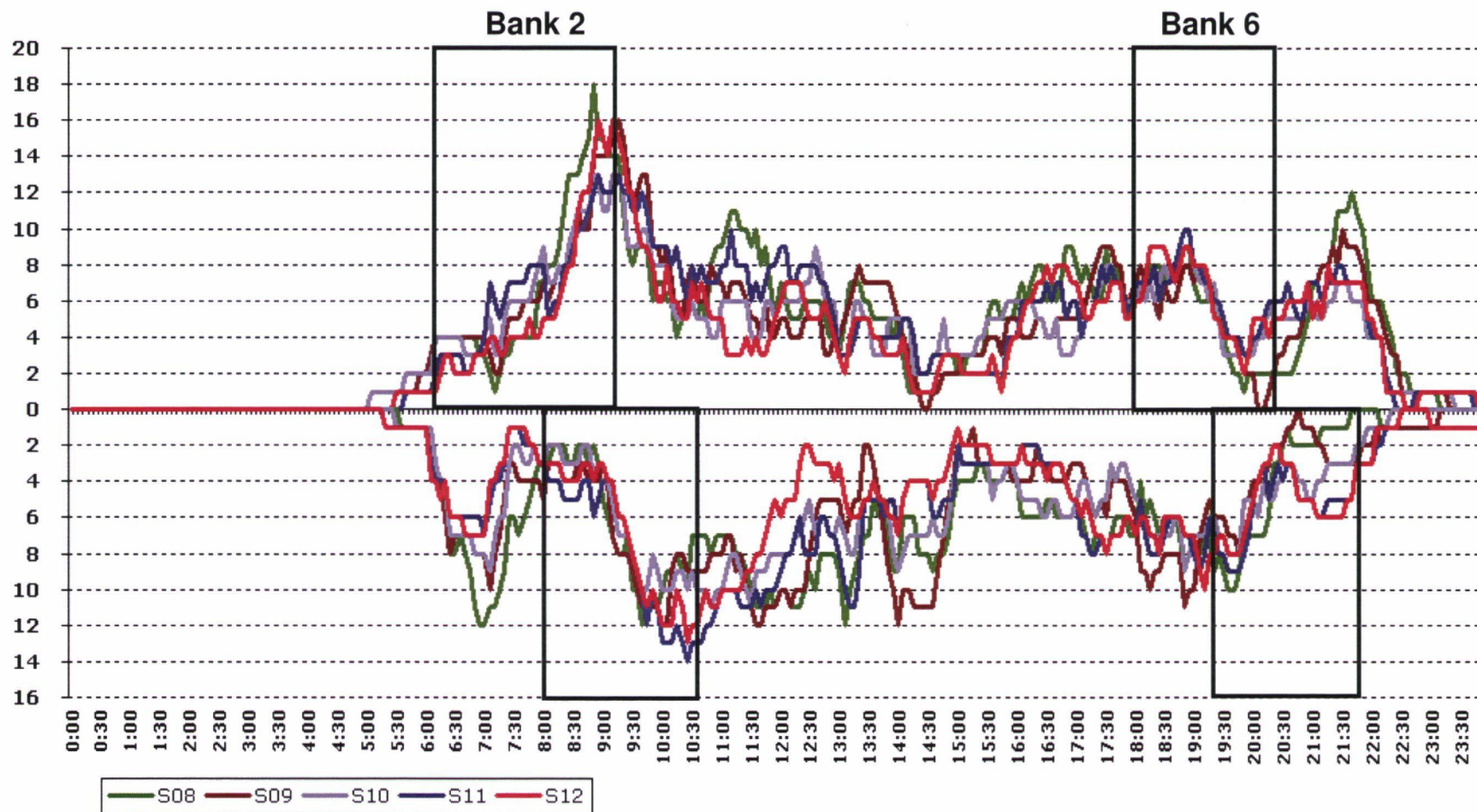


Aankomsten en vertrekken S08 t/m S12  
Hub



Alle tijden lokaal  
week 32 (dinsdag)  
Bron: SACN (uitgegeven slots)  
Rolling hour

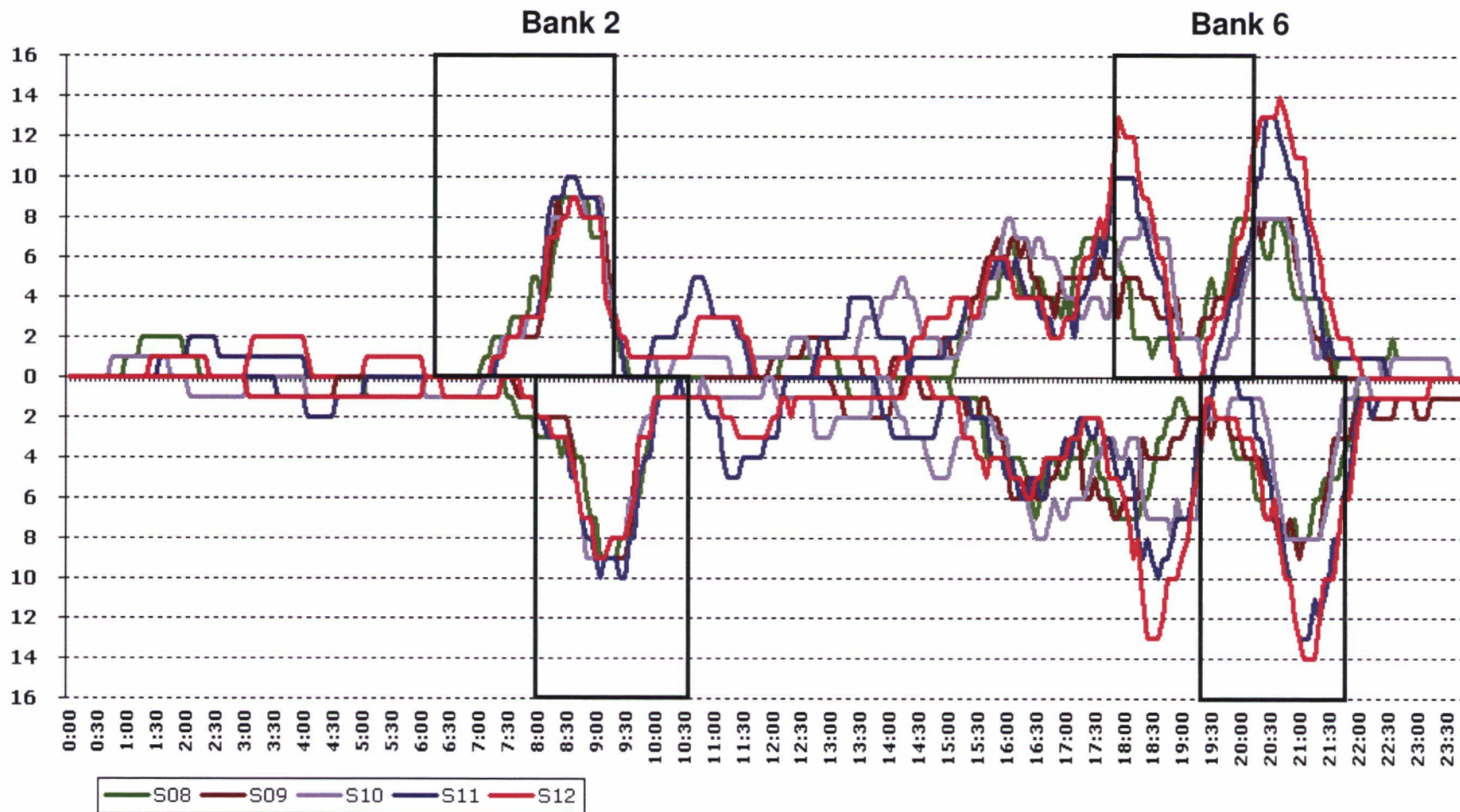
Aankomsten en vertrekken S08 t/m S12  
OC-lijndiensten



Alle tijden lokaal  
week 32 (dinsdag)  
Bron: SACN (uitgegeven slots)  
Rolling hour

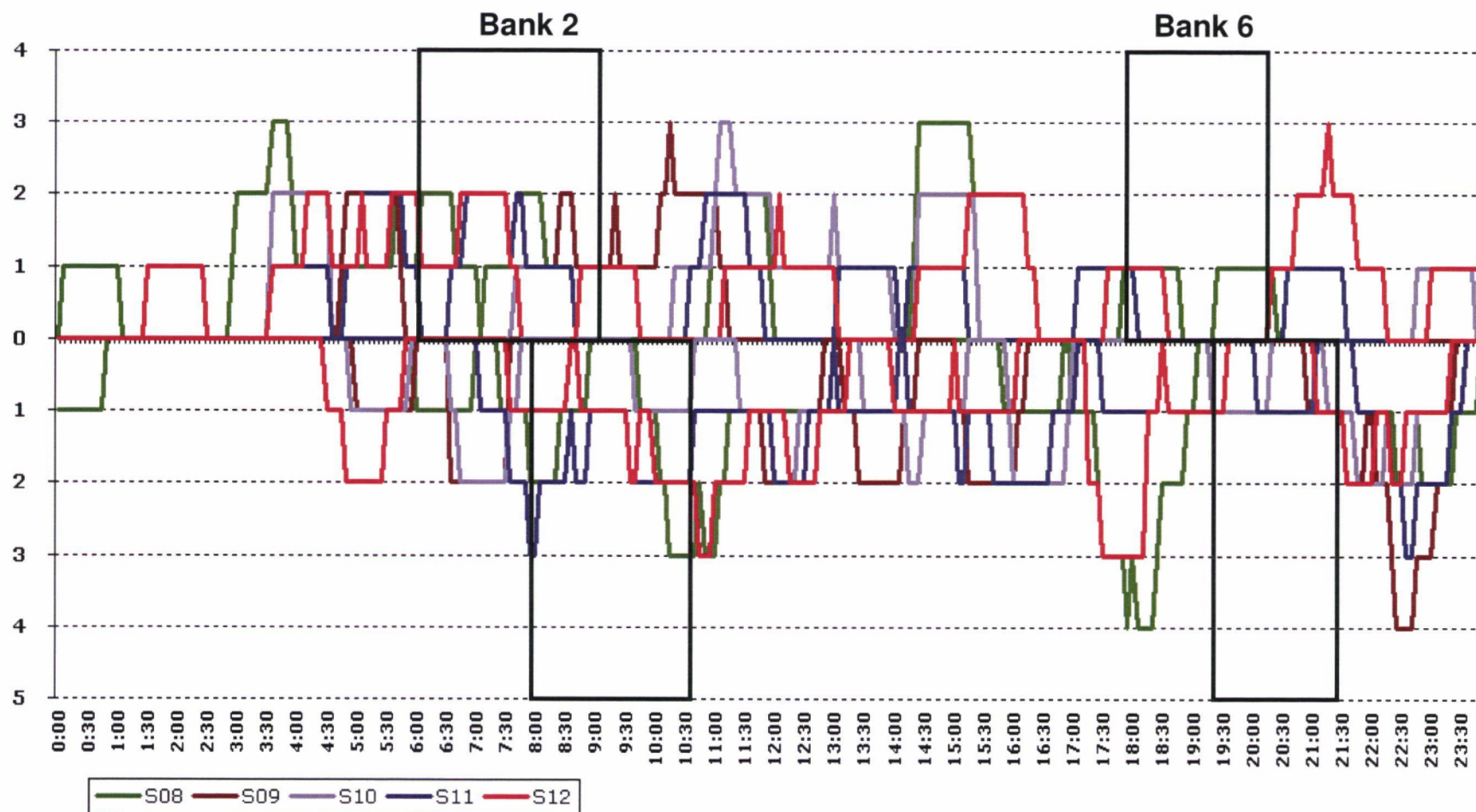


Aankomsten en vertrekken S08 t/m S12  
LCC



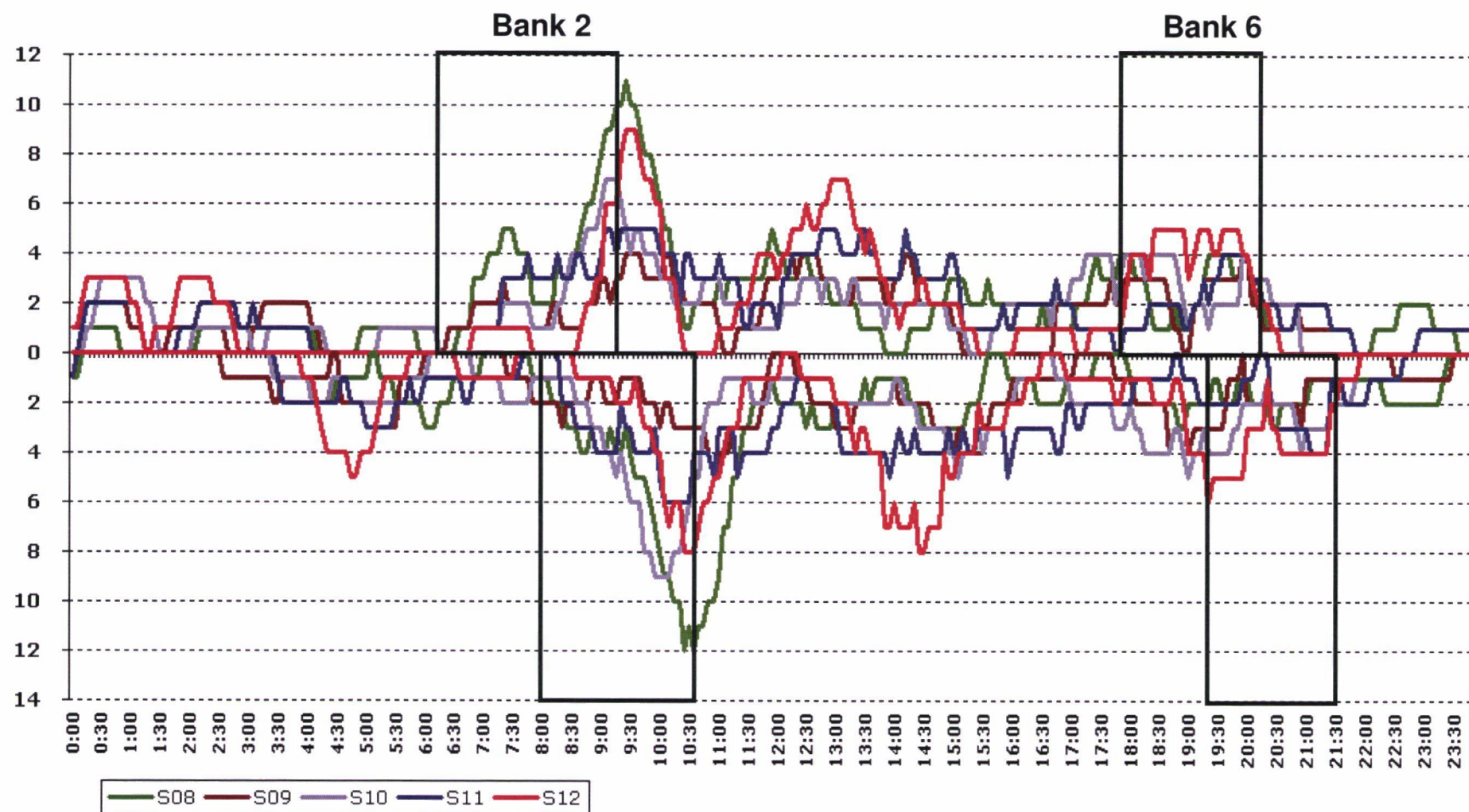
Alle tijden lokaal  
week 32 (dinsdag)  
Bron: SACN (uitgegeven slots)  
Rolling hour

Aankomsten en vertrekken S08 t/m S12  
Full Freighter



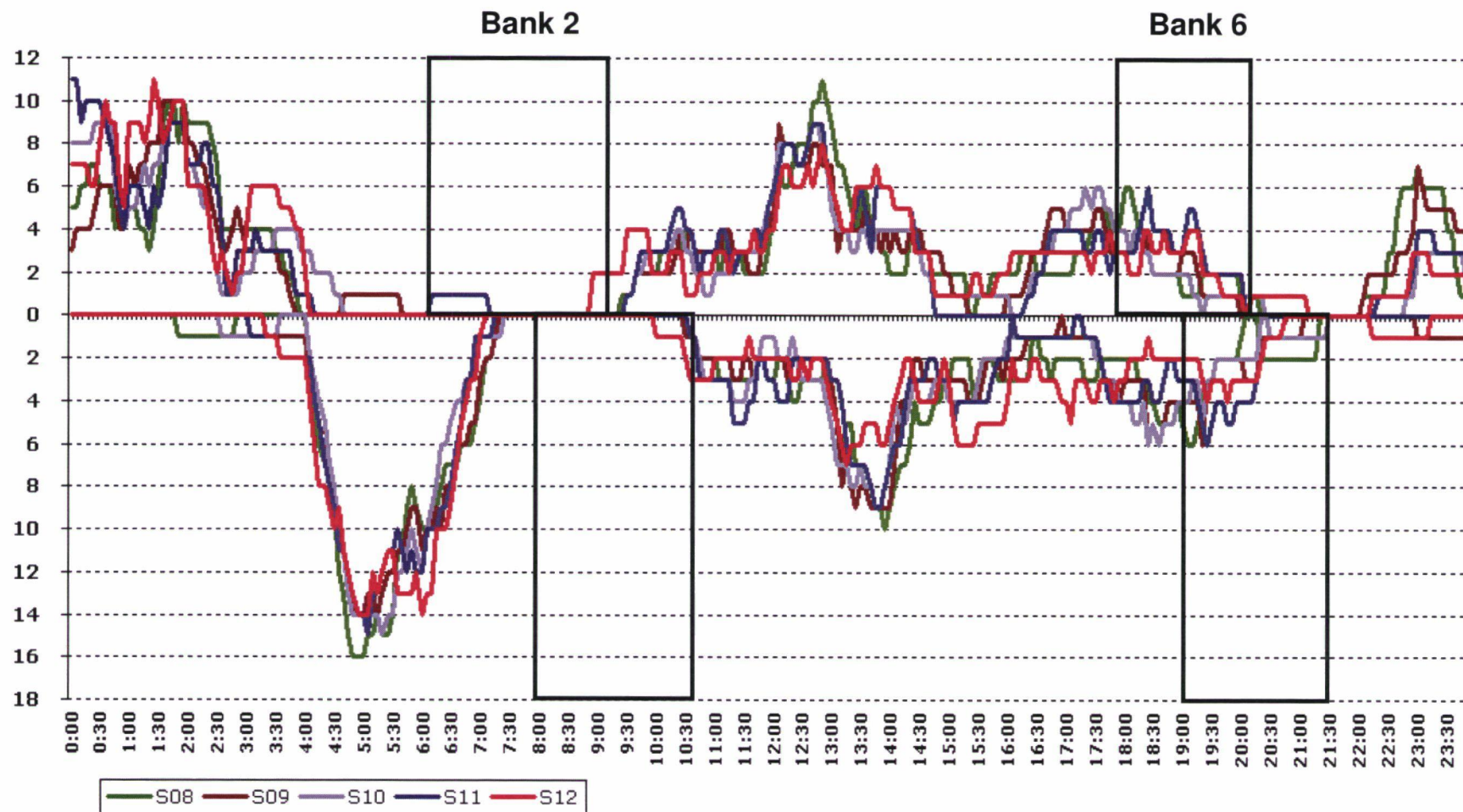
Alle tijden lokaal  
week 32 (dinsdag)  
Bron: SACN (uitgegeven slots)  
Rolling hour

Aankomsten en vertrekken S08 t/m S12  
OC-charter



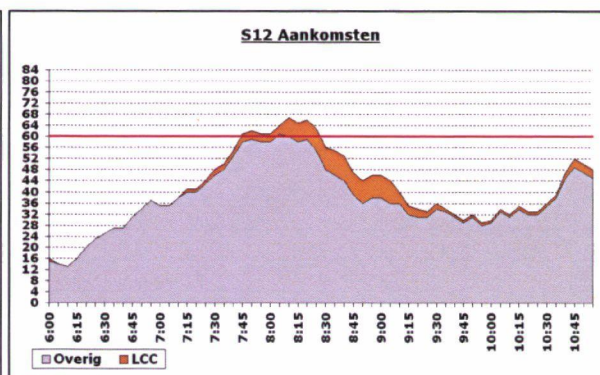
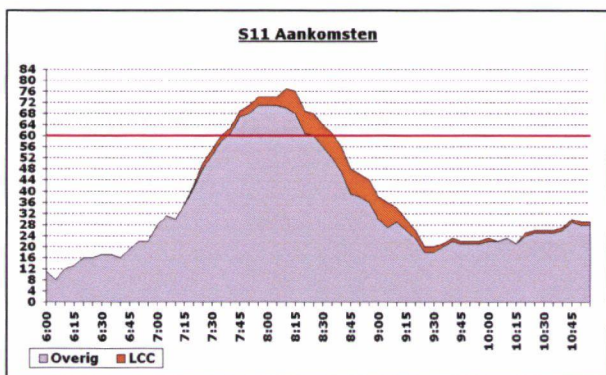
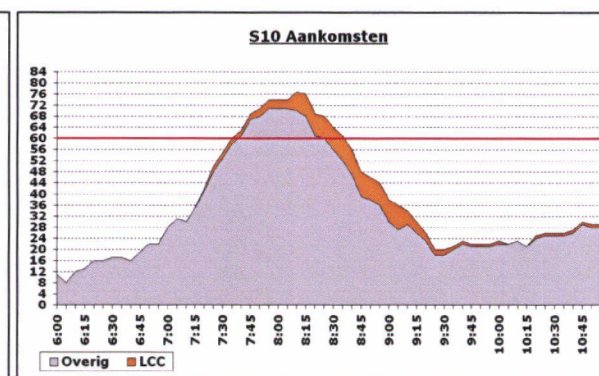
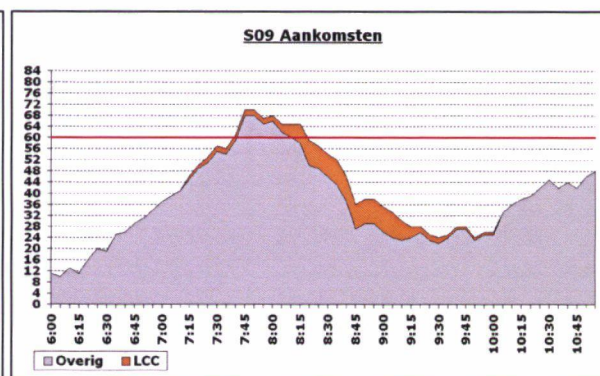
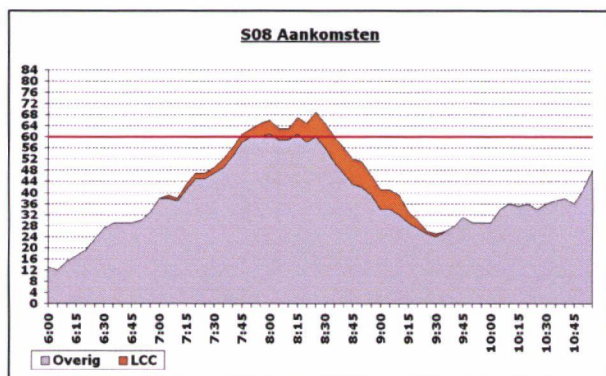
Alle tijden lokaal  
week 32 (dinsdag)  
Bron: SACN (uitgegeven slots)  
Rolling hour

Aankomsten en vertrekken S08 t/m S12  
Transavia



Alle tijden lokaal  
week 32 (dinsdag)  
Bron: SACN (uitgegeven slots)  
Rolling hour

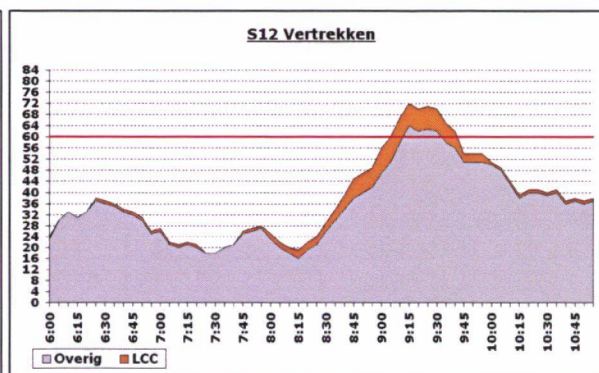
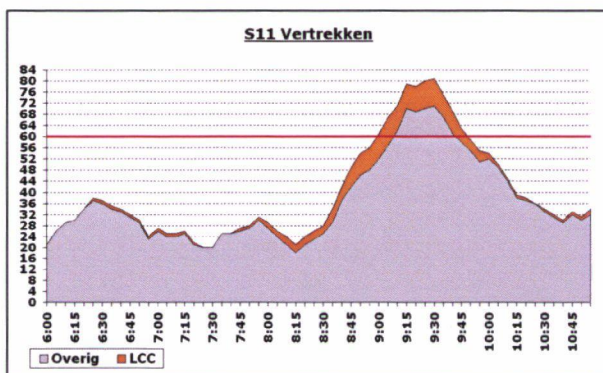
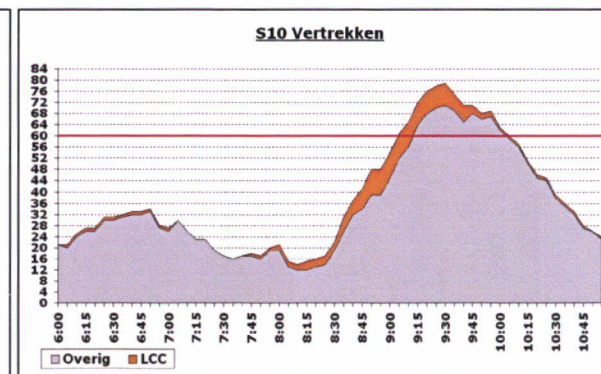
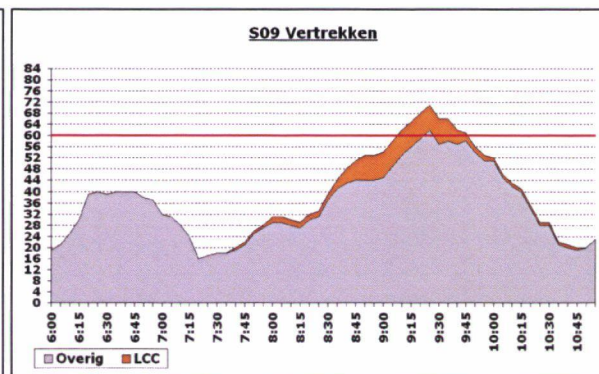
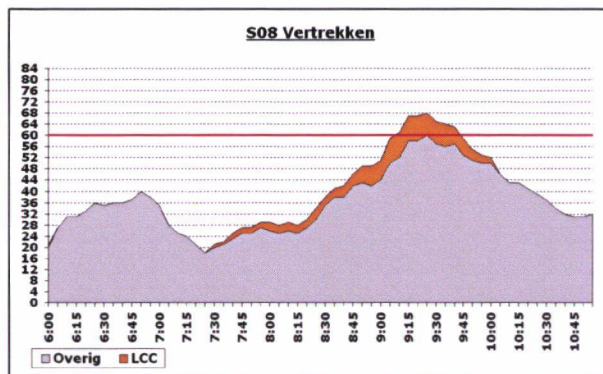
# Aankomsten Bank 2



Air Arabia Maroc (30)  
 MyAir.com (8)  
 Air Berlin (AB)  
 Flybe (BE)  
 Corendon (CAI)  
 Corendon Dutch Airlines (CND)  
 Norwegian Air Shuttle (DY)  
 easyJet (EZY)  
 easyJet Switzerland (EZS)  
 Jet2.com (LS)  
 Vueling (VLG)  
 BMIbaby (WW)  
 Sky Europe (NE)  
 Sterling (NB)  
 Clickair (XG)

- Piek in S12 afgevlakt
- LCC vooral aan de randen

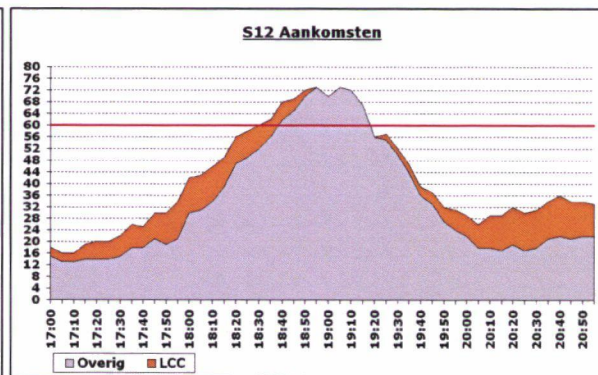
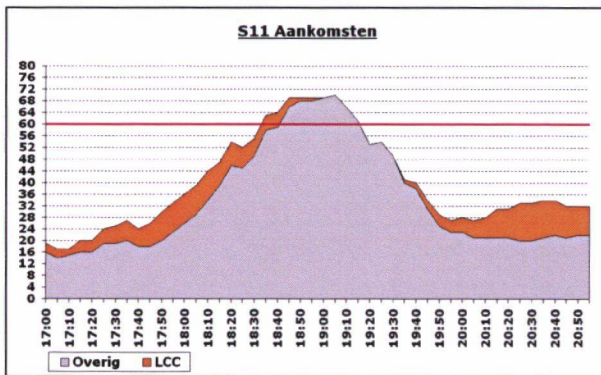
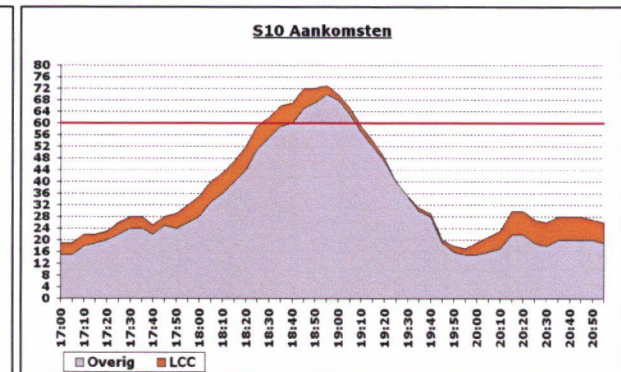
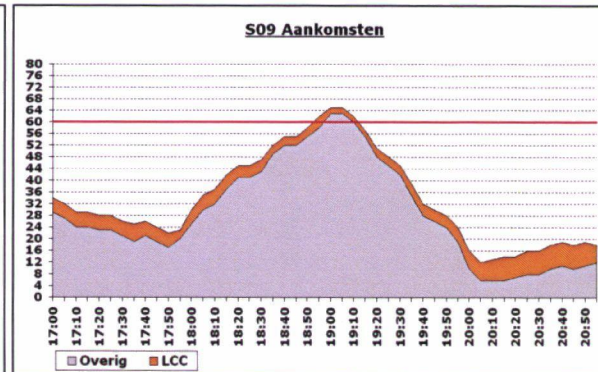
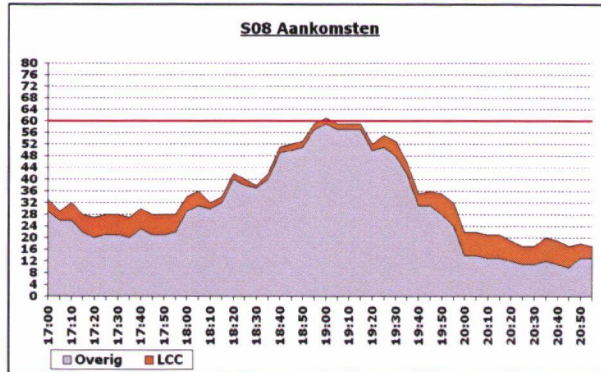
# Vertrekken Bank 2



Air Arabia Maroc (30)  
 MyAir.com (8)  
 Air Berlin (AB)  
 Flybe (BE)  
 Corendon (CAI)  
 Corendon Dutch Airlines (CND)  
 Norwegian Air Shuttle (DY)  
 easyJet (EZY)  
 easyJet Switzerland (EZS)  
 Jet2.com (LS)  
 Vueling (VLG)  
 BMIbaby (WW)  
 Sky Europe (NE)  
 Sterling (NB)  
 Clickair (XG)

- Piek in S12 afgevlakt
- LCC in de loop van de jaren wat meer geconcentreerd

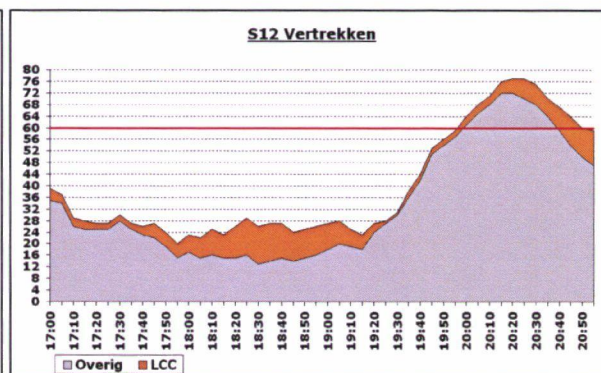
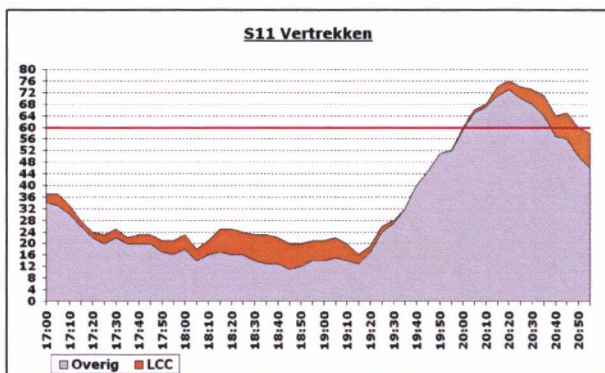
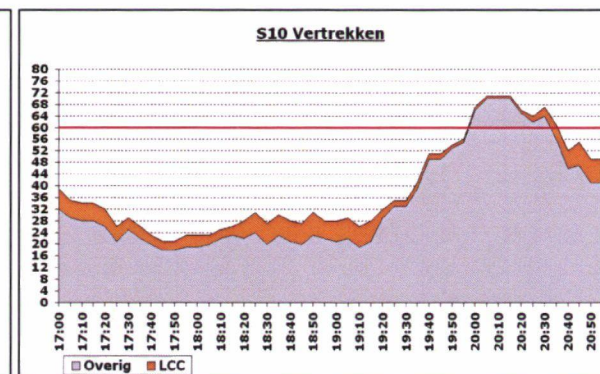
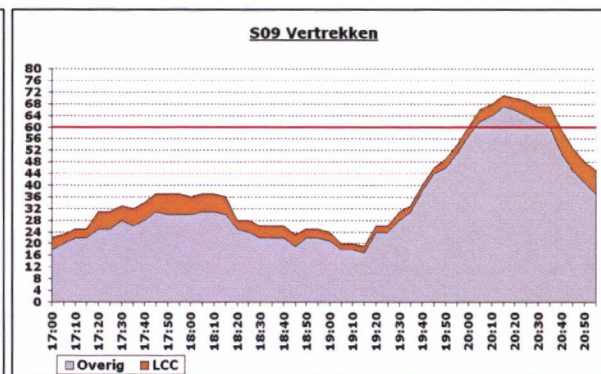
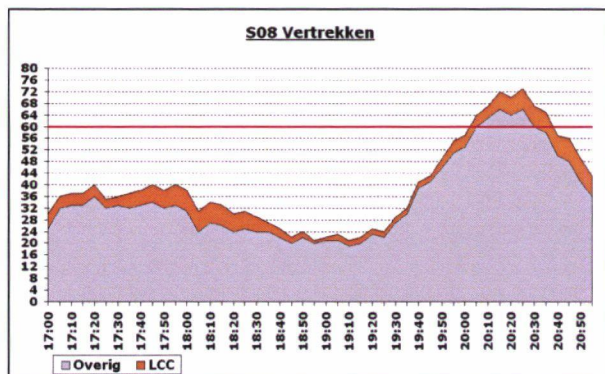
# Aankomsten Bank 6



Air Arabia Maroc (30)  
 MyAir.com (8)  
 Air Berlin (AB)  
 Flybe (BE)  
 Corendon (CAI)  
 Corendon Dutch Airlines (CND)  
 Norwegian Air Shuttle (DY)  
 easyJet (EZY)  
 easyJet Switzerland (EZS)  
 Jet2.com (LS)  
 Vueling (VLG)  
 BMIbaby (WW)  
 Sky Europe (NE)  
 Sterling (NB)  
 Clickair (XG)

- LCC vooral aan de randen

# Vertrekken Bank 6



Air Arabia Maroc (30)  
 MyAir.com (8)  
 Air Berlin (AB)  
 Flybe (BE)  
 Corendon (CAI)  
 Corendon Dutch Airlines (CND)  
 Norwegian Air Shuttle (DY)  
 easyJet (EZY)  
 easyJet Switzerland (EZS)  
 Jet2.com (LS)  
 Vueling (VLG)  
 BMIbaby (WW)  
 Sky Europe (NE)  
 Sterling (NB)  
 Clickair (XG)

- LCC toename aan eind van Bank 6



---

**Van:** [redacted]@schiphol.nl  
**Verzonden:** maandag 16 juli 2012 23:00  
**Aan:** [redacted] - DGLM  
**CC:**  
**Onderwerp:** [redacted] Commentaar KLM  
**Bijlagen:** 20120716\_matrix selectiviteit\_v0.3.pdf

Zie bijgaand de bijgewerkte matrix. Ik heb de operationele restricties sheet iets anders verwerkt dan het commentaar van [redacted] omdat de stuurgroep deze maatregel wel verder wilde onderzoeken. Ik kon hem niet zonder meer schrappen vandaar de teksttoevoeging. De rest van het commentaar heb ik overgenomen.

Gr,

---

**Van:** [redacted]@minienm.nl  
**Verzonden:** maandag 16 juli 2012 11:36  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Commentaar KLM  
**Urgentie:** Hoog

F

[redacted] heeft mij vrijdag het commentaar op de brief gestuurd. Op de brief heeft KLM geen commentaar dus we hebben echt witte rook... Wel heeft KLM nog commentaar op de matrix. Gaat mn. om sheets over slotallocatie/CPS restrictie en een kleine aanpassing in de sheet over nachtcapaciteit. Zie bijgevoegd document waarin [redacted] verschillende opmerkingen hebben geplaatst.

Het gaat dus om:

Sheet 11 & 12 Slotallocatie: Historische Rechten en Slotabuse - gecombineerd en aangepast.  
Sheet 14: Slotallocatie: Secondary slottrading - aangepast.  
Sheet 16: Compensatie CDA's door terugbrengen nachtcapaciteit - hele kleine aanpassing  
Sheet 26: Operationele restricties: 3. etc. - hele sheet verwijderd (zie comment[B11]).  
[redacted] en slotte nog een opmerking t.a.v. sheet bijlage 2.

Zou jij hier even naar de willen kijken en een aanpassing maken in de bijlage waar relevant?

Vandaag tekent Ellen de finale versie en ik ben voornemens morgen de brief incl bijlagen uit te doen. Zou jij er voor die tijd naar kunnen kijken?

---

**Van:** [redacted] AMSLN [mailto:[redacted]@KLM.COM]  
**Verzonden:** vrijdag 13 juli 2012 15:38  
**Aan:** [redacted] DGLM  
**CC:** [redacted] AMSLN  
**Onderwerp:** Commentaar

zoals beloofd hierbij ons commentaar.  
Het betreft m.n. commentaar op bijlage 4 van de brief.

Sheet 11 & 12 Slotallocatie: Historische Rechten en Slotabuse - gecombineerd en aangepast.  
Sheet 14: Slotallocatie: Secondary slottrading - aangepast.  
Sheet 16: Compensatie CDA's door terugbrengen nachtcapaciteit - hele kleine aanpassing  
Sheet 26: Operationele restricties: 3. etc. - hele sheet verwijderd (zie comment[B11]).  
Ten slotte nog een opmerking t.a.v. sheet bijlage 2.

Mocht je nog vragen hebben dan hoor ik dat graag.  
Prettig weekend.  
Gr.

\*\*\*\*\*

For information, services and offers, please visit our web site: <http://www.klm.com>. This e-mail and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only. If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), its subsidiaries and/or its employees shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (also known as KLM Royal Dutch Airlines) is registered in Amstelveen, The Netherlands, with registered number 33014286

\*\*\*\*\*

---

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

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

---

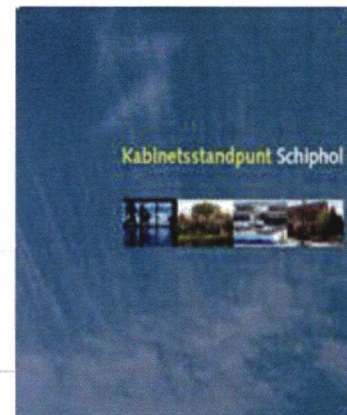
This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability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

---

# 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

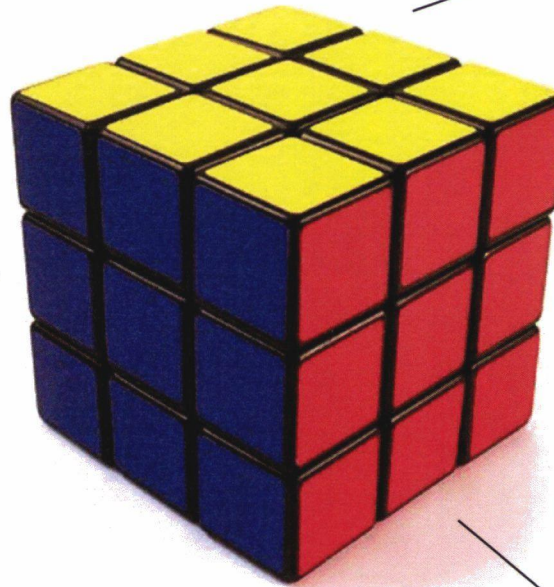


# Aldersakkoord Schiphol 2008

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

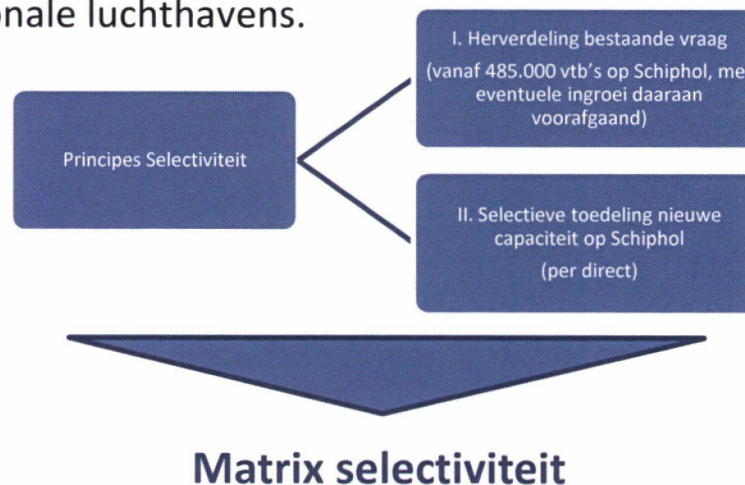
### Doelstelling:

- 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:



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