

## 4. Tarieven (1)

### *Doel*

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

### *Uitvoerbaarheid en effectiviteit*

#### **Kaders:**

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

## 4. Tarieven (2)

### *Uitwerking tarieven*

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

### *Status*

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

## 4. Tarieven: verdergaande differentiatie binnen stelsel van samenwerkende luchthavens

### *Doel*

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

### *Uitvoerbaarheid en effectiviteit*

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

### *Status uitwerking*

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

## 5. Operationele restricties

### *Doel*

- In de matrix zijn onder operationele restricties zowel bestaande, als mogelijke instrumenten opgenomen die bijdragen aan het accommoderen van luchtverkeer binnen de beschikbare capaciteit. Het gaat hier om bijvoorbeeld potentiële lokale beperkingen die gesteld kunnen worden aan bepaalde toestellen, die bijdragen aan een betere selectieve benutting van de (piek)capaciteit op Schiphol.

### *Uitvoerbaarheid en effectiviteit*

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

### *Status*

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

Maatregel 2 treedt in werking op 15 november 2012

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

- Artikel 27 Schipholregels: Voorschriften met betrekking tot H2 en H3 luchtvaartuigen:
  1. Starts en landingen met Hoofdstuk 2 luchtvaartuigen zijn niet toegestaan.
  2. Nieuwe vluchten met onderkant Hoofdstuk 3 luchtvaartuigen zijn niet toegestaan.
  3. Onderkant hoofdstuk 3 luchtvaartuigen met een By Pass Ratio  $\leq 3$  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.

### ***In de capaciteits declaratie is hieromtrent nog het volgende opgenomen:***

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



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

*In de capaciteitsdeclaratie is daarover het volgende opgenomen:*

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

Note:

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



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

### Doel

- In de matrix is onder marketing en acquisitie aangegeven dat invulling zal worden gegeven aan een stelsel van samenwerkende luchthavens (cf. aankondiging in de Luchtvaartnota) ten behoeve van het accommoderen van het gewenste verkeer op de verschillende luchthavens, zodanig dat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare luchthaveninfrastructuur in lijn met de afspraken gemaakt in het kader van het convenant selectiviteit. **Doel is om zo te bewerkstelligen dat het niet mainport gebonden verkeer zoveel mogelijk gebruik gaat maken van de regionale luchthaven capaciteit en dat het mainport gebonden verkeer zoveel mogelijk op AAS wordt gestimuleerd. Door voor elke luchthaven een specifieke markt product combinatie te creëren waarbij AAS zich richt op het mainport gebonden verkeer en Eindhoven, Rotterdam en Lelystad zich voornamelijk richten op niet mainport gebonden verkeer**

### Uitvoerbaarheid en effectiviteit

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

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

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

### I. Vast stellen tarieven

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



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

### II. Capaciteitsplanning en investeringen in infrastructurele aanpassingen/uitbreidingen:

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

### III. Airline Marketing:

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

### IV. Operationele maatregelen

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

#### *Status uitwerking:*

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

## 7. faciliteiten

### *Doel*

#### **Capaciteitsknelpunten**

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

#### *Uitvoerbaarheid en effectiviteit*

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

#### **Status uitwerking:**

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

## 7. Faciliteiten: Alternatieve regionale capaciteit

### *Doel*

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

### *Uitvoerbaarheid en effectiviteit*

- De heer Alders heeft op verzoek van het kabinet regionale Tafels gevormd waarin met de regio's Eindhoven en Lelystad wordt gesproken over het uitbreiden van capaciteit van de luchthavens in deze regio's
- In juni 2010 is een advies uitgebracht voor een gefaseerde uitbreiding van de luchthavencapaciteit van Eindhoven Airport met in totaal 25.000 extra vliegtuigbewegingen tot 2020. Dit advies is door het kabinet overgenomen.
- In april 2012 is een advies uitgebracht voor een gefaseerde uitbreiding van de luchthavencapaciteit van Lelystad Airport met in totaal 25.000 extra vliegtuigbewegingen eerste fase tot 2020. Advies is nog in behandeling

### *Status*

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

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



Lelystad

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

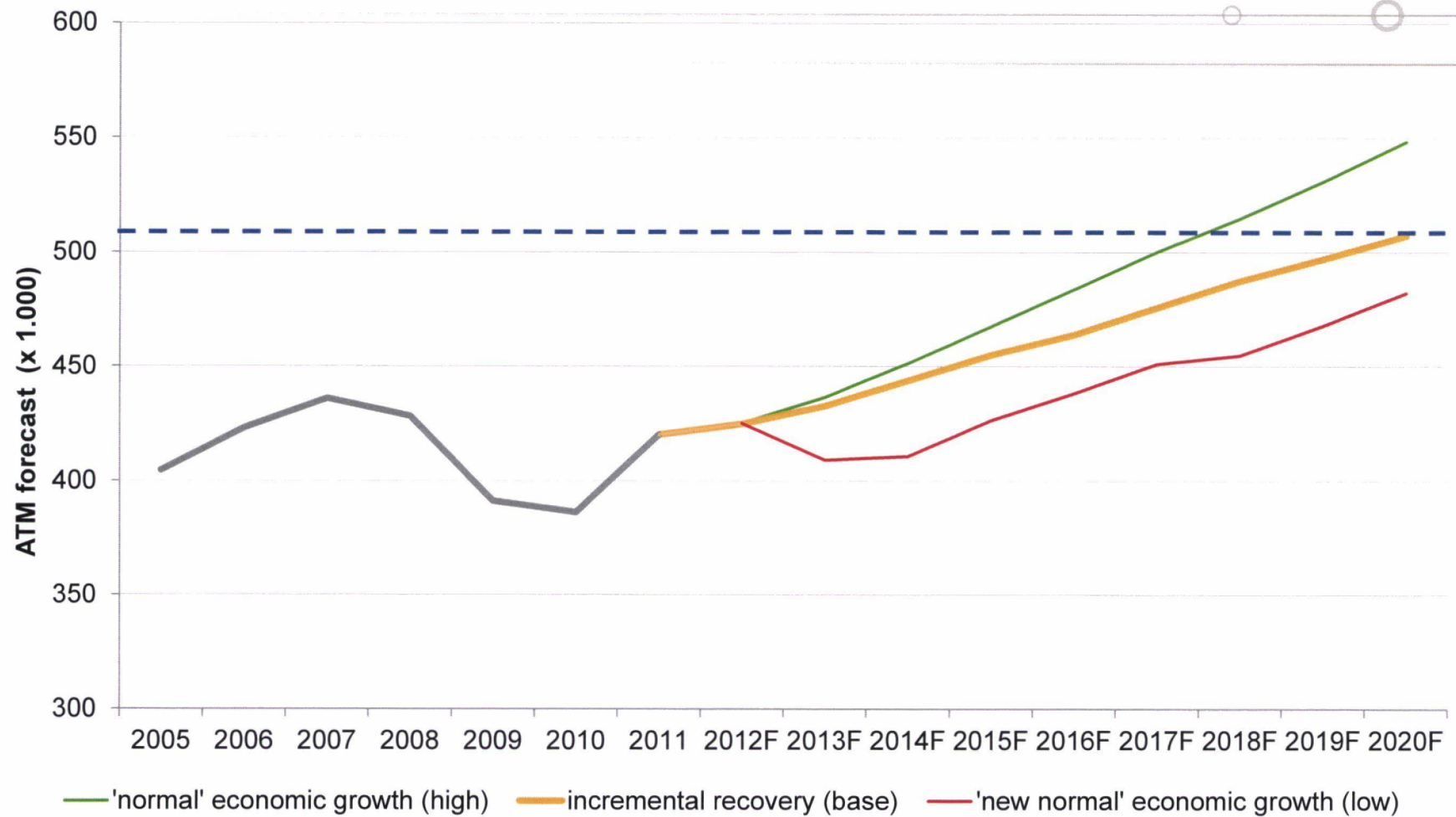
Rotterdam

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

Eindhoven

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

# Bijlage : Ontwikkeling marktvraag

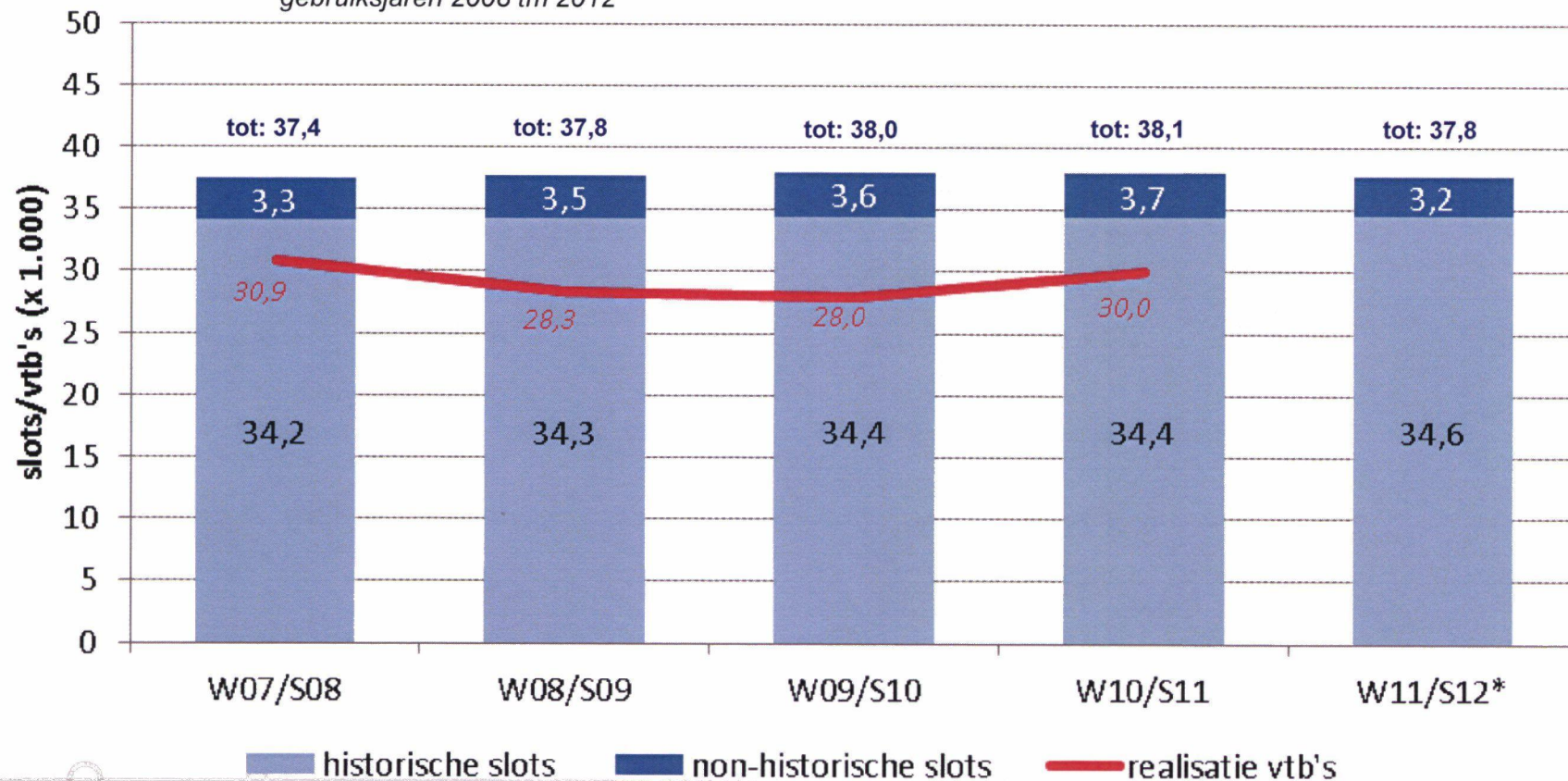




# Bijlage 2. Nachtcapaciteit: huidige situatie

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

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



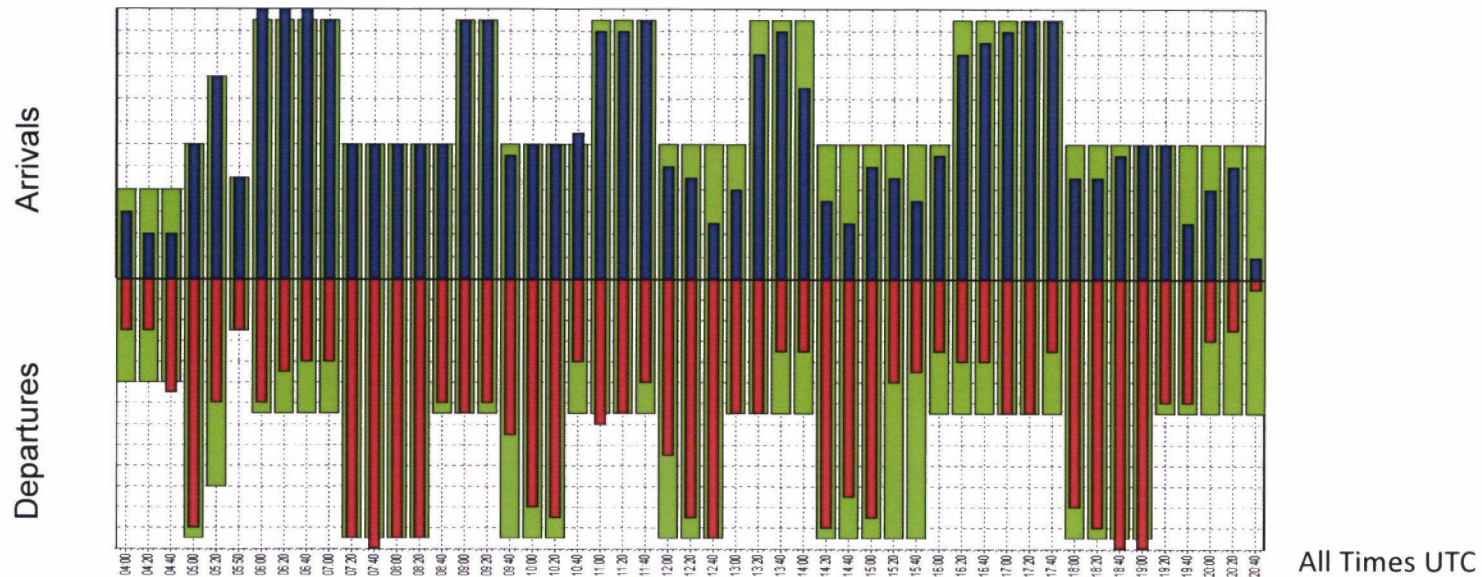
\*: W07 t/m W11 is gebaseerd op toegewezen nachtslots bij de start van seizoen, S12 is gebaseerd op toegewezen nachtslots op Slot Return Day (31 Januari 2012) en zou nog iets lager uit kunnen vallen bij de start van S12 eind maart

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

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

## Slotuitgifte – illustratieve dag hoogseizoen 2011

VTB's



# Bijlage: Geluid preferentieel baangebruik

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

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

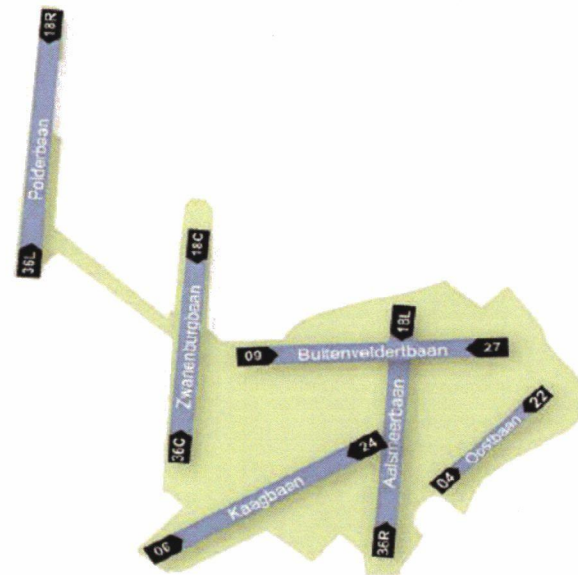
Dag (06:00 – 23:00 uur)

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

Nacht (23:00 – 06:00 uur)

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

L = Landen  
S = Starten





## Bijlage: Operationeel concept

---

### *Uitgangspunt*

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

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

### *Regel*

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





# Update Ontwikkeling Mainport Traffic



**Traffic Analysis & Forecasts**

21 juni 2012

Versie: final 3

**Schiphol**  
Amsterdam Airport

# Samenvatting

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

# Inhoud

## Definities en VTB forecast

Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

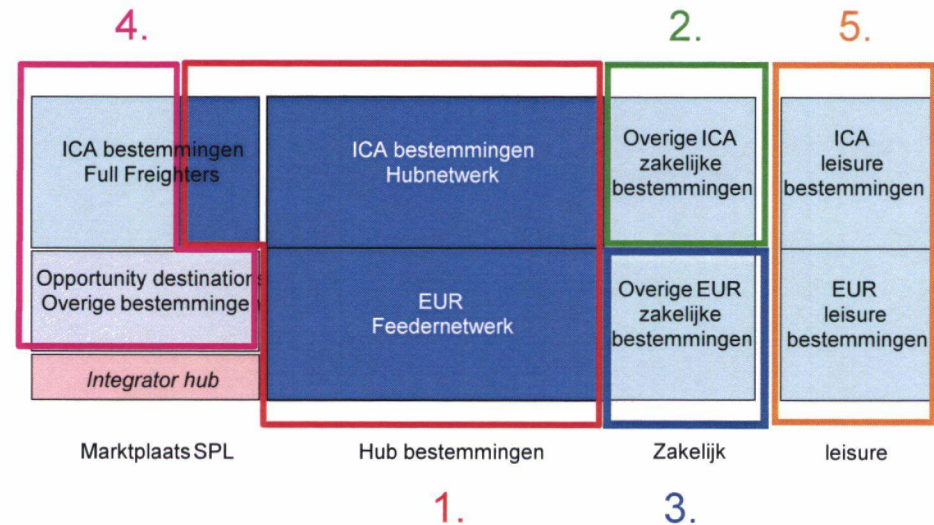
Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

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

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



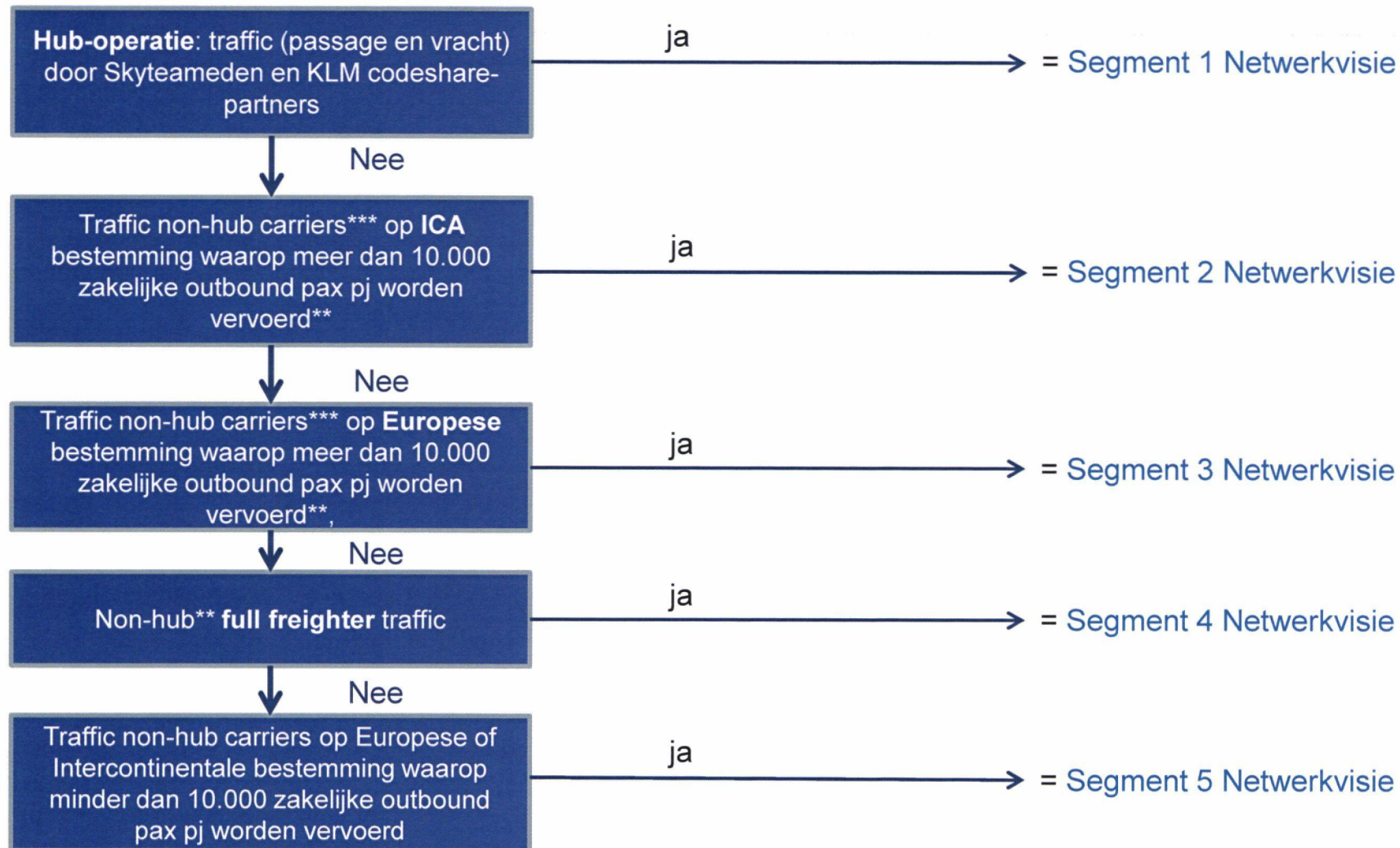
## Segmenten:

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

Zie volgende slide voor definitie segmenten

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

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

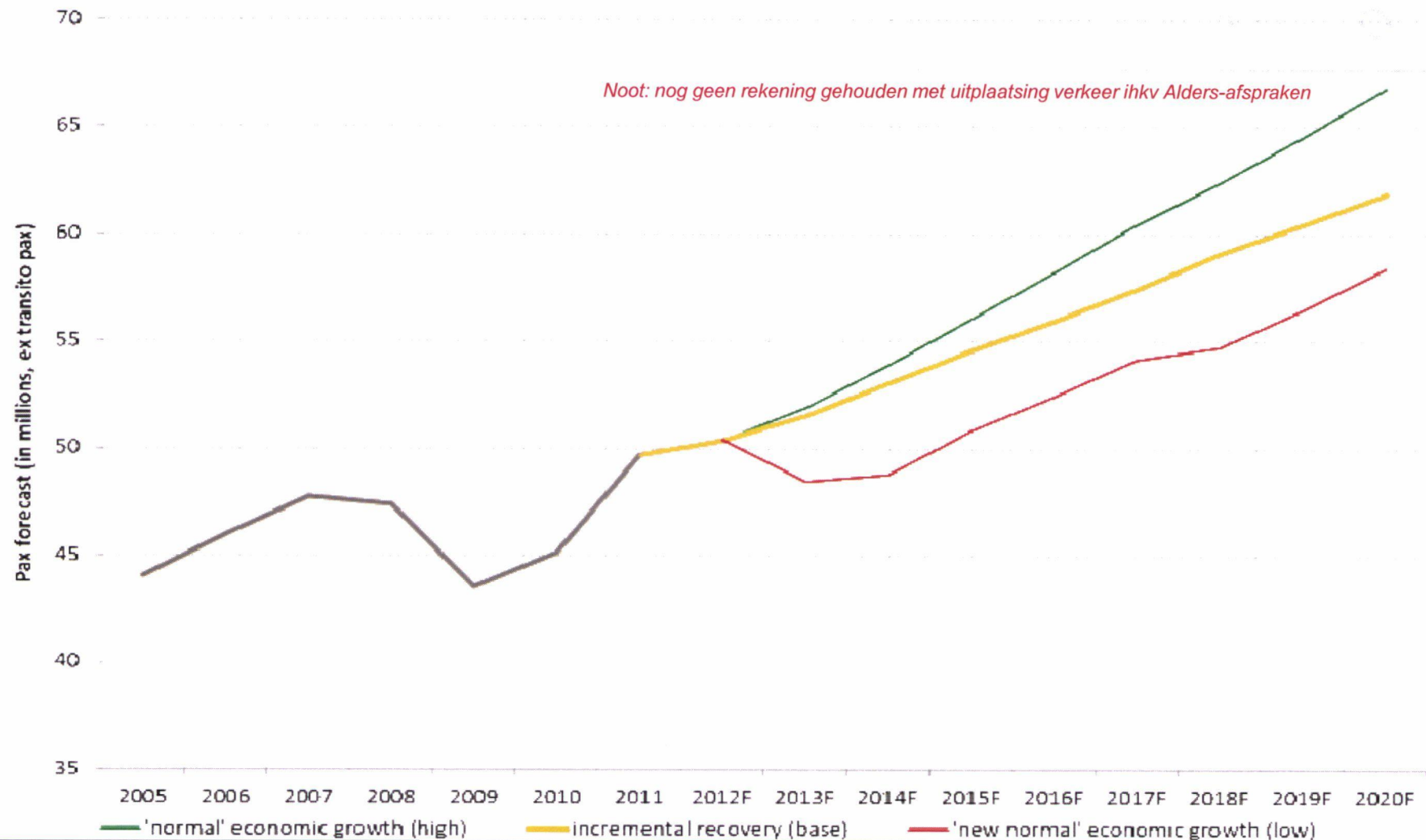


\*) De segmenten uit de netwerkvisie Definitie zijn hier gedefinieerd zoals vastgelegd bij stuurgroepvergadering van 27 maart 2012

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

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

# AMS marktvraag Pax t/m 2020



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

# AMS marktvraag VTB's t/m 2020

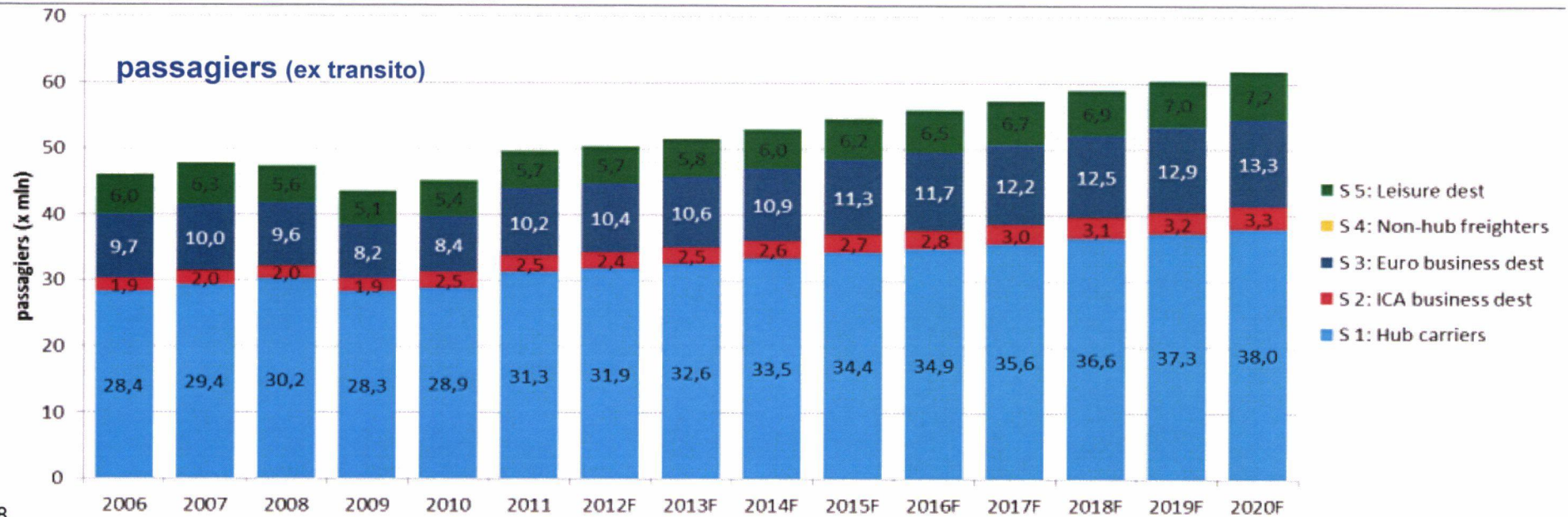
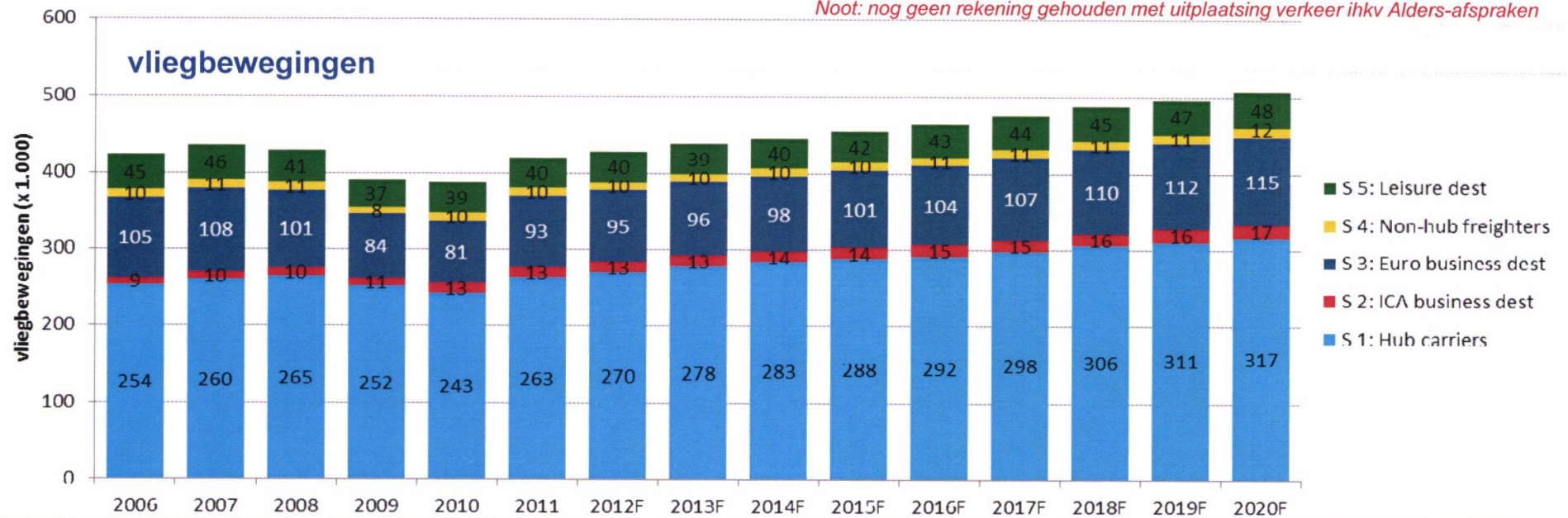


k ATM	2011	2012F	2013F	2014F	2015F	2016F	2017F	2020F	CAGR 2011-2017	CAGR 2011-2020
High			437	451	468	484	500	548	3,0%	3,0%
Base	420	425	433	444	455	464	476	508	2,1%	2,1%
Low			409	411	426	438	451	482	1,2%	1,5%



# AMS marktvaag (base scenario) naar netwerkvisie segmenten

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



# Inhoud

Definities en VTB forecast

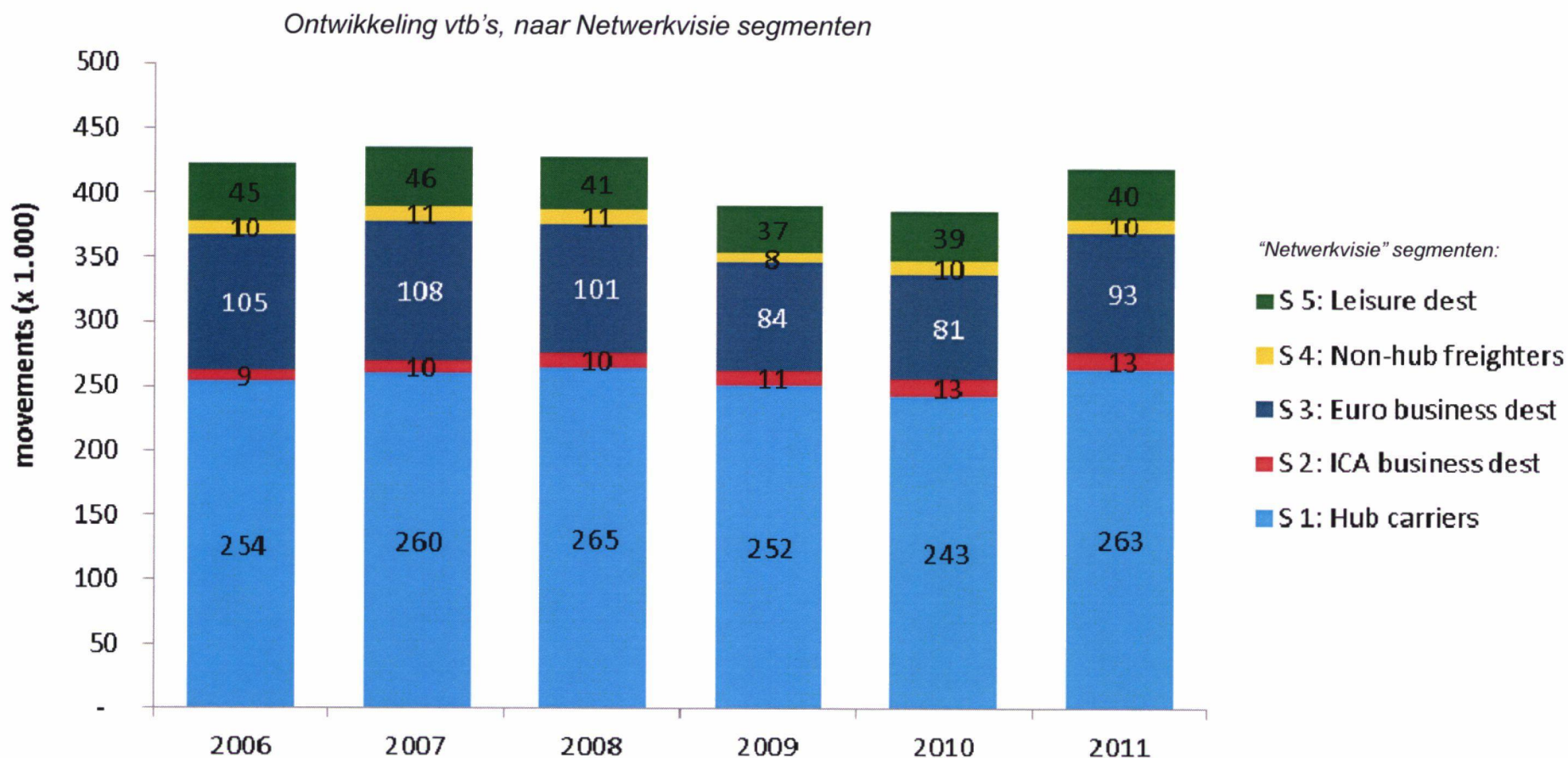
## Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

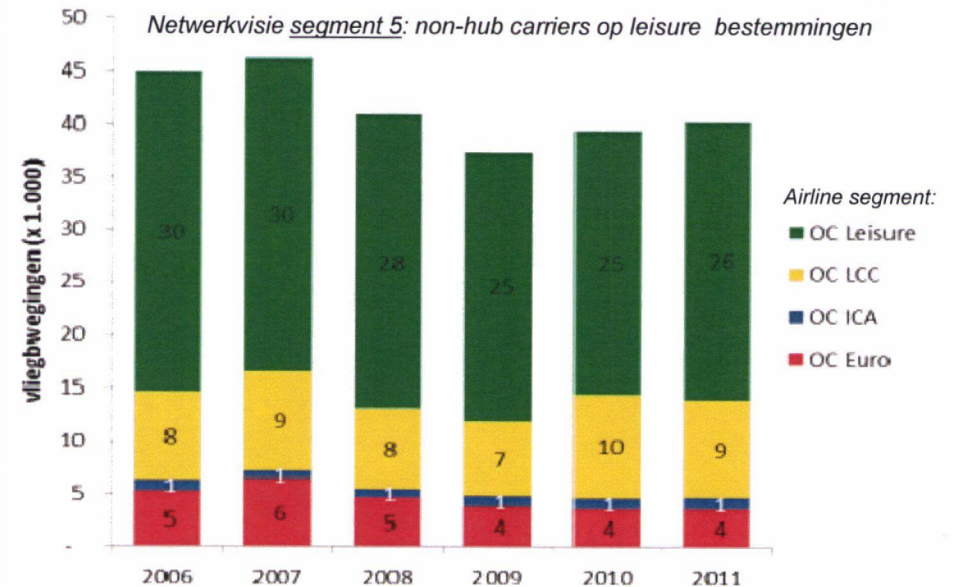
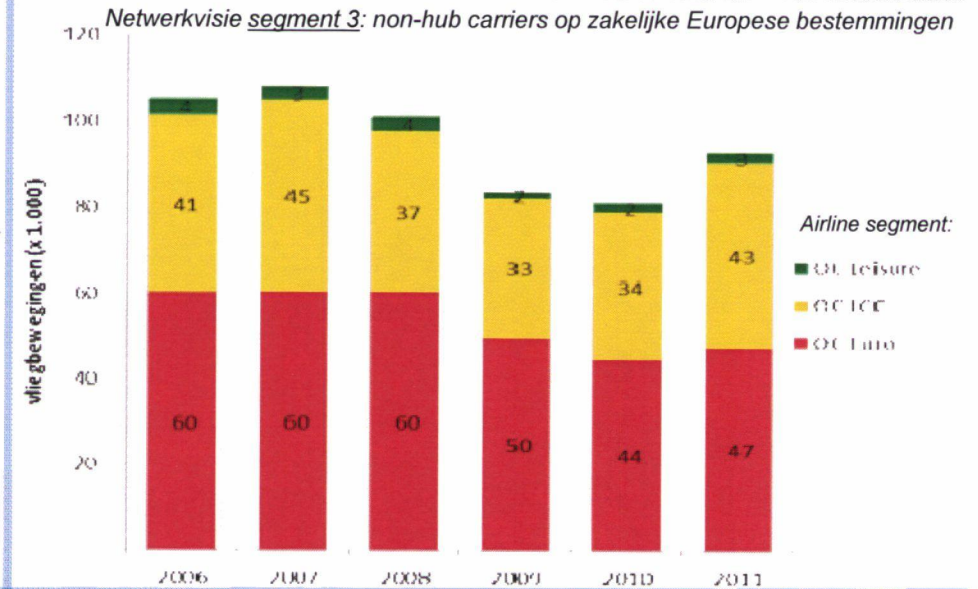
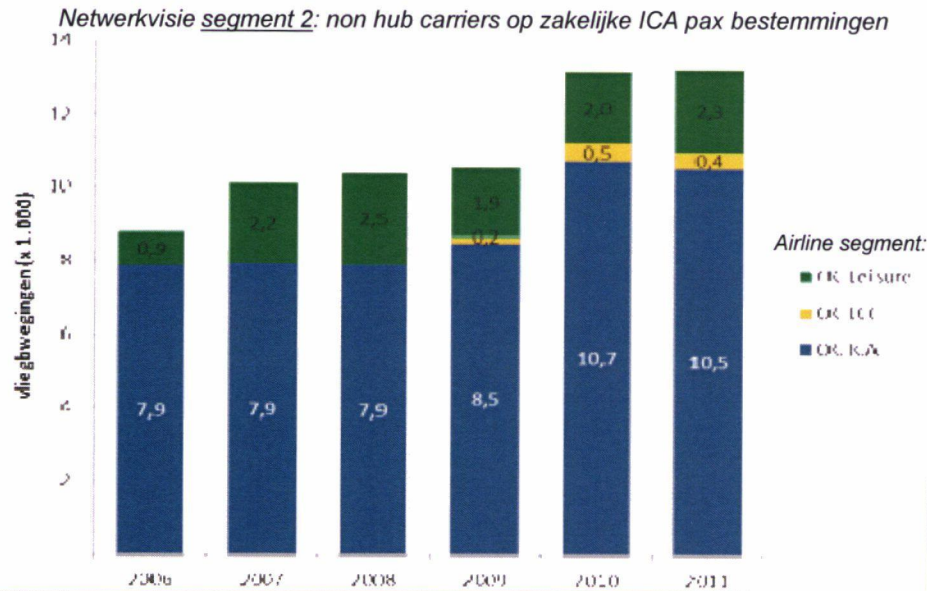
Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

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



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

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



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

Betalingen aan airlines ihkv Air Reward Programma<sup>1</sup>

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

Vanaf 2009 is maximale bedrag ARP verdrievoudigd

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

# Inhoud

Definities en VTB forecast

Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

**Ontwikkelingen in de nacht**

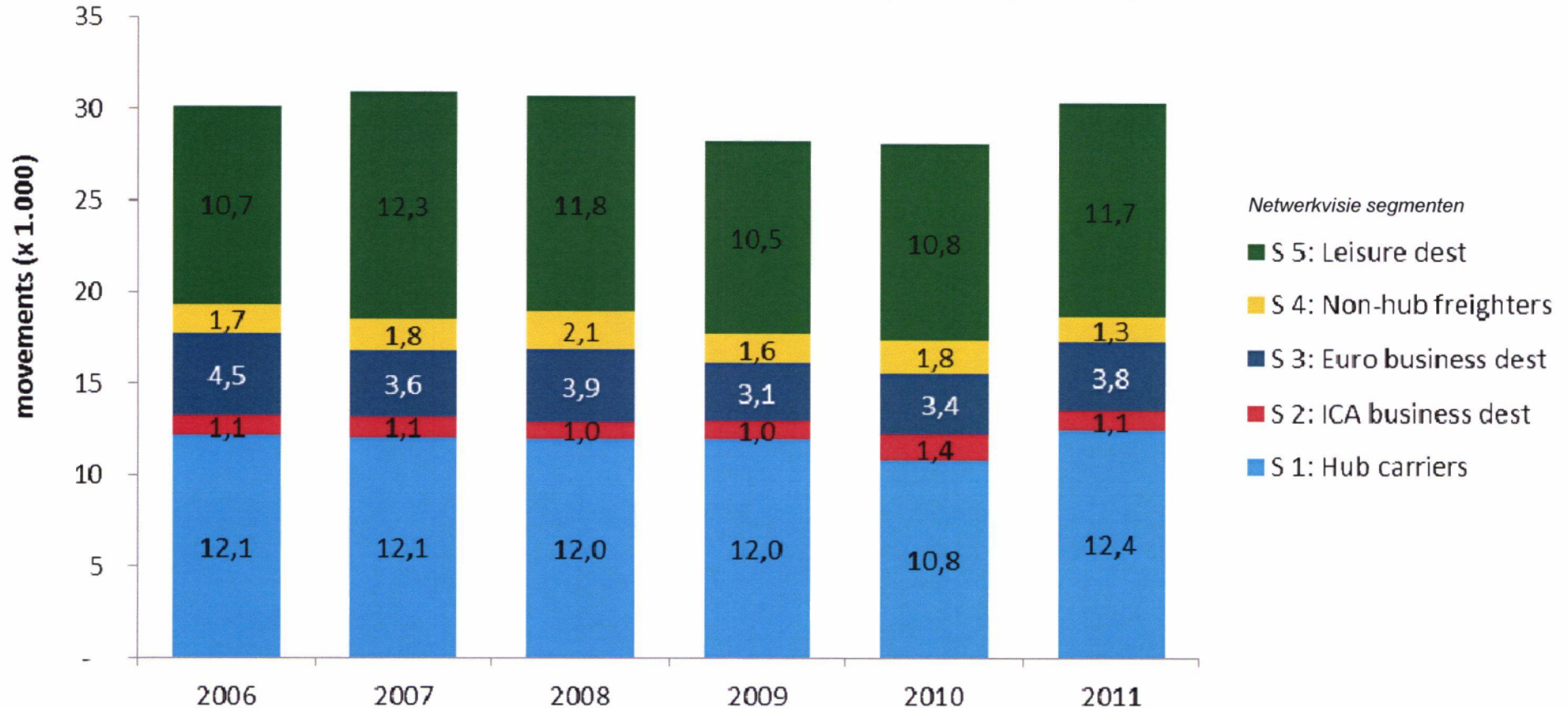
Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

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

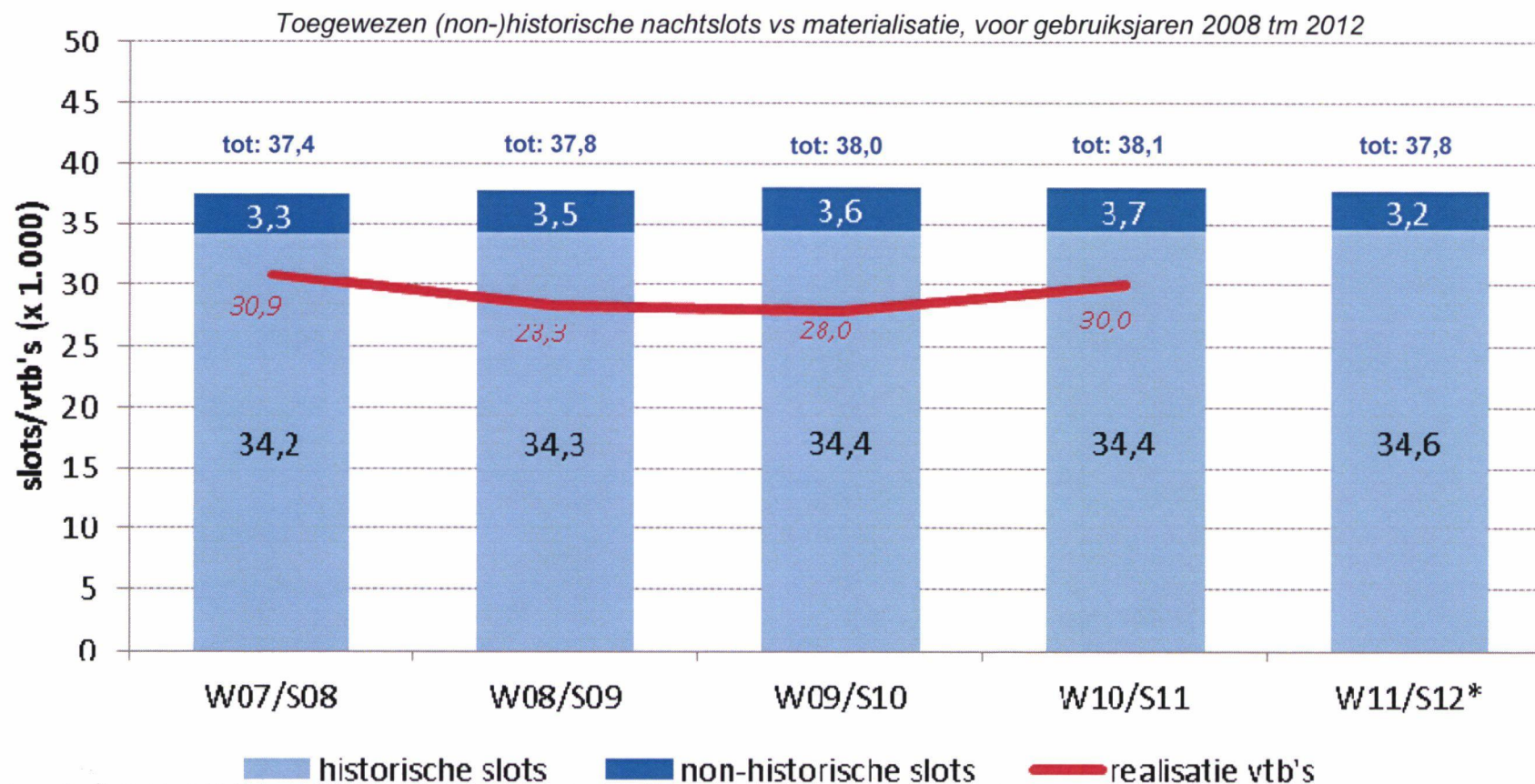


Ontwikkeling vliegbewegingen in de nacht (incl early morning), naar segmentering Netwerkvisie



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

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

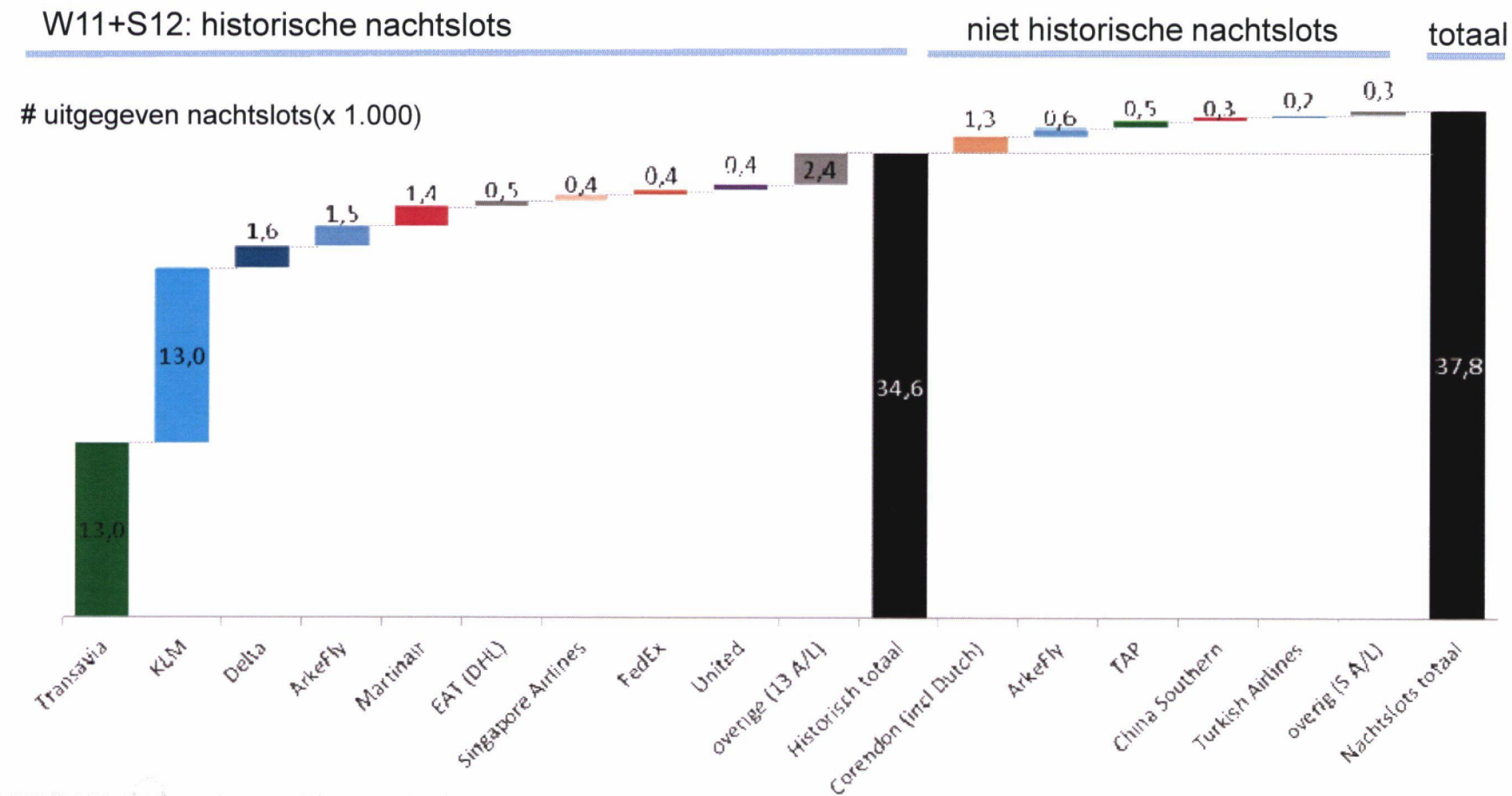


\*: W07 t/m W11 is gebaseerd op toegewezen nachtslots bij de start van seizoenen, S12 is gebaseerd op toegewezen nachtslots op Slot Return Day (31 Januari 2012) en zou nog iets lager uit kunnen vallen bij de start van S12 eind maart

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

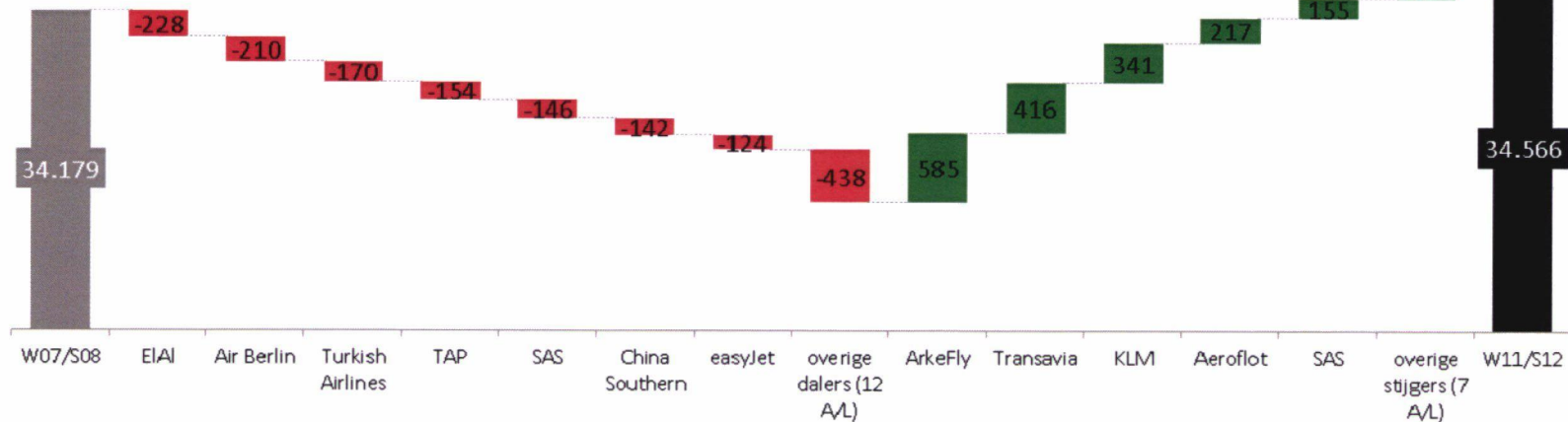


Nachtslots W11/12: met een aandeel van ca 80% zijn verreweg de meeste historische nachtslots in handen van de KLM groep (incl HV&MP). De ca 3.200 uitgegeven non-historische nachtslots komen met name op conto van Corendon (incl. Corendon Dutch Airlines) en ArkeFly.

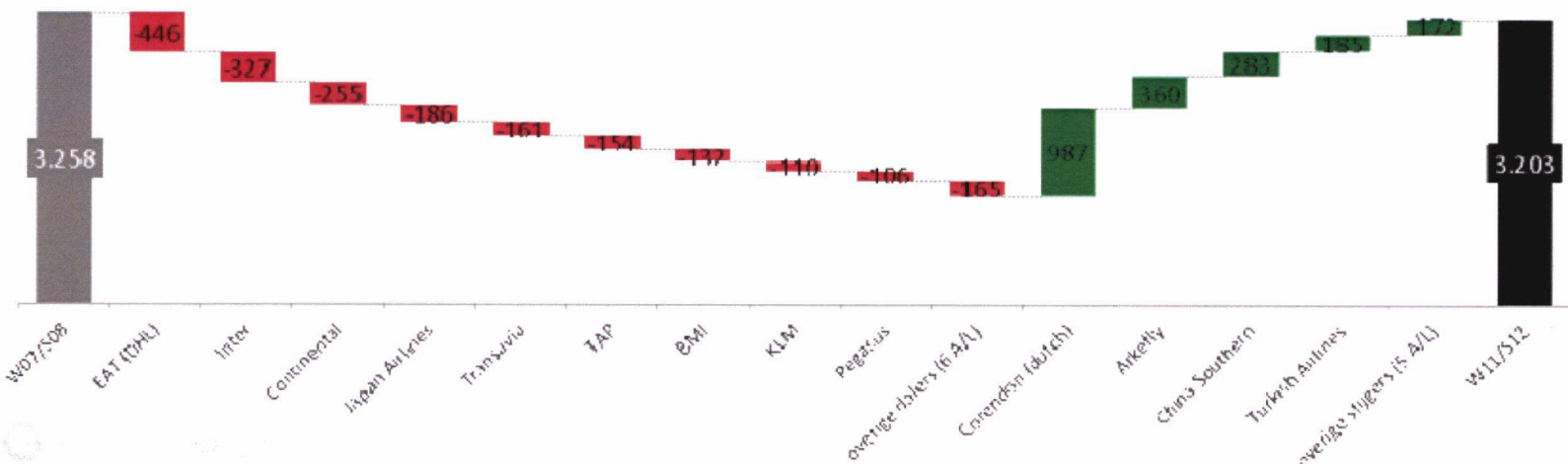


Ontwikkeling nachtslots (23-7uur): circa 19 airlines hebben sinds 2008 historische nachtslots teruggeven (ruim 1.600 slots in totaal). Deze zijn met name teruggevloeid richting ArkeFly, Transavia en KLM. Van alle non-historisch uitgegeven slots sinds 2008, neemt Corendon bijna eenderde voor rekening,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

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



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



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

Bron: Stichting Airport Coordination Netherlands

# Inhoud

Definities en VTB forecast

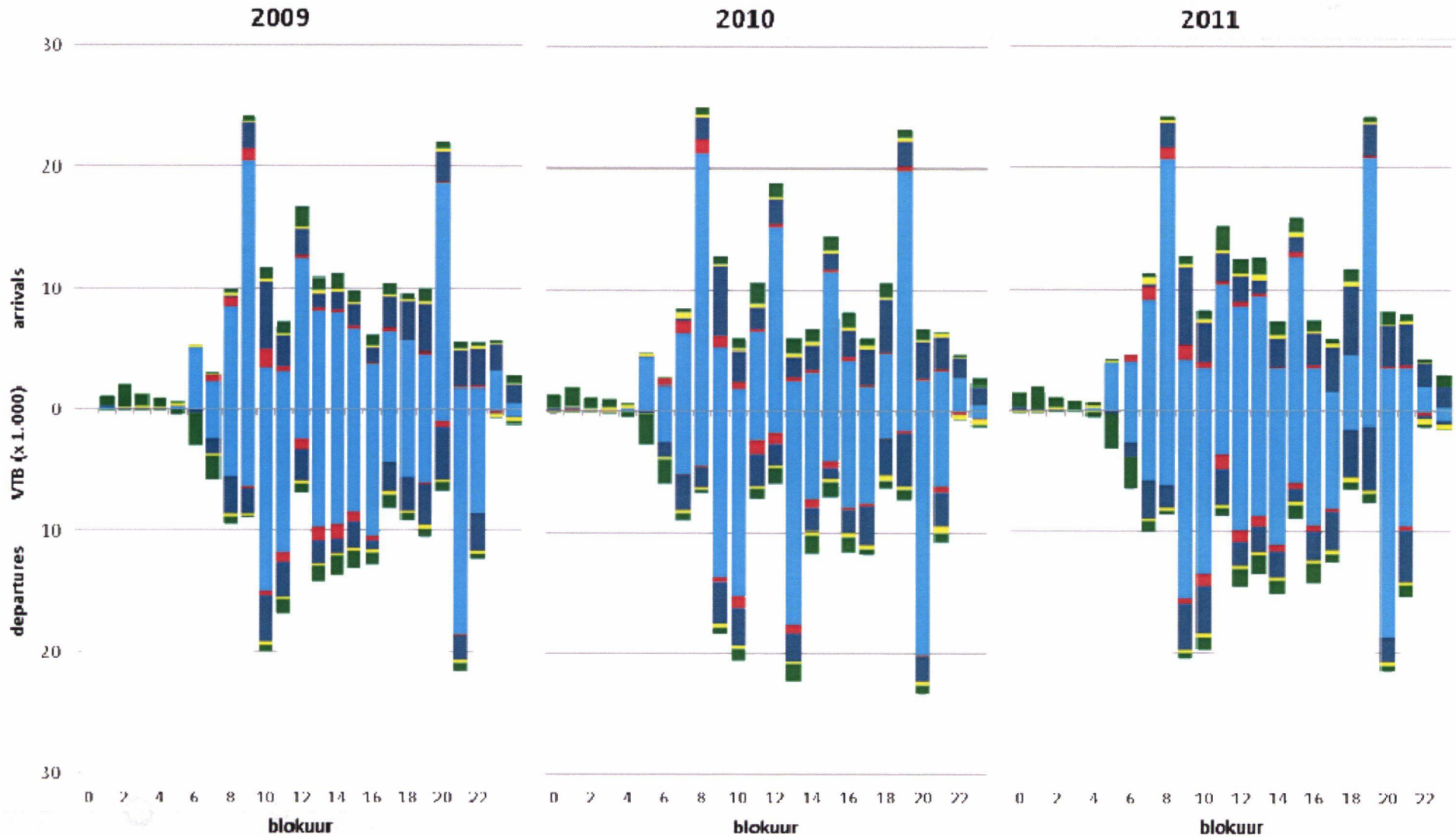
Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

Ontwikkelingen in de nacht

**Ontwikkelingen piekuren**

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

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

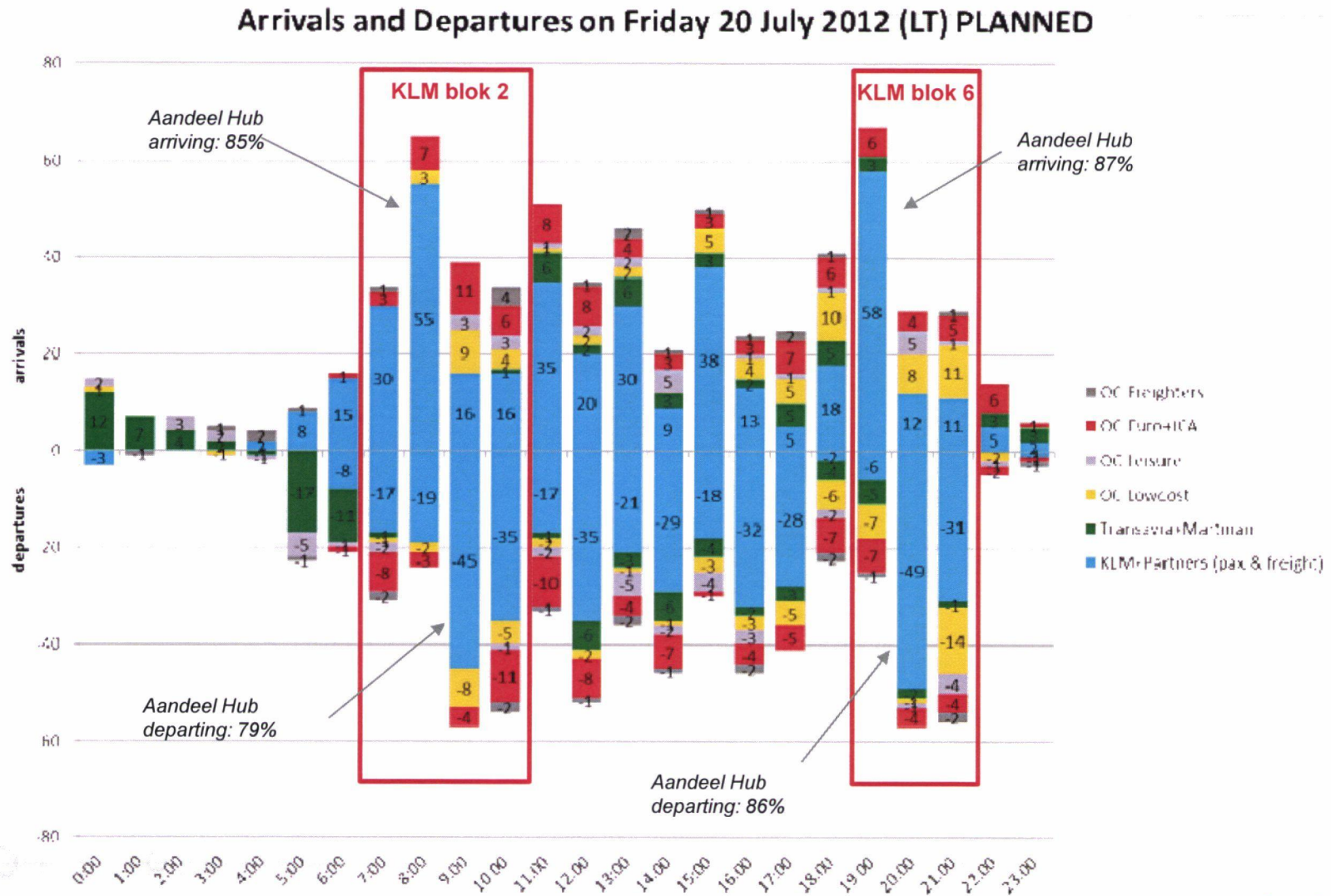


19 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)  
Continu Onderzoek, AAS

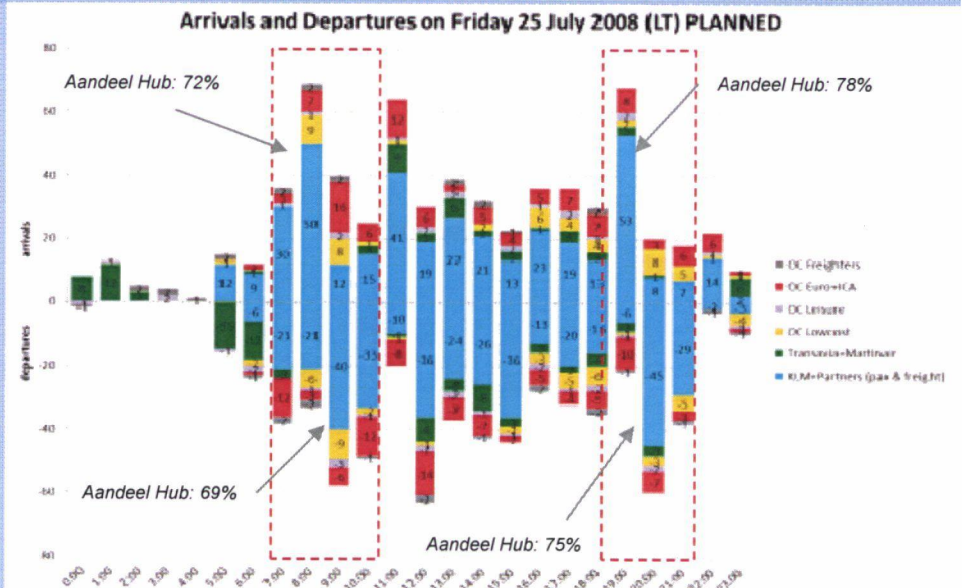
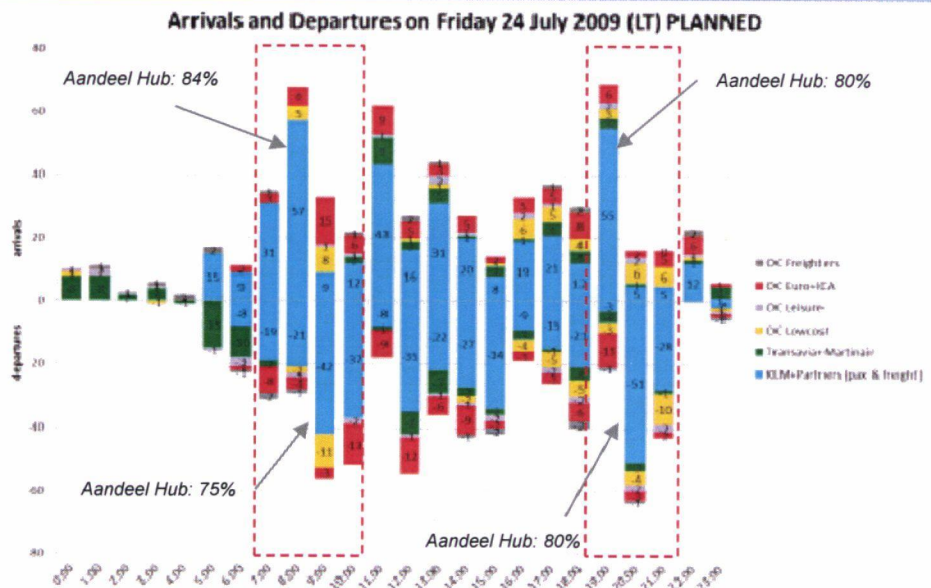
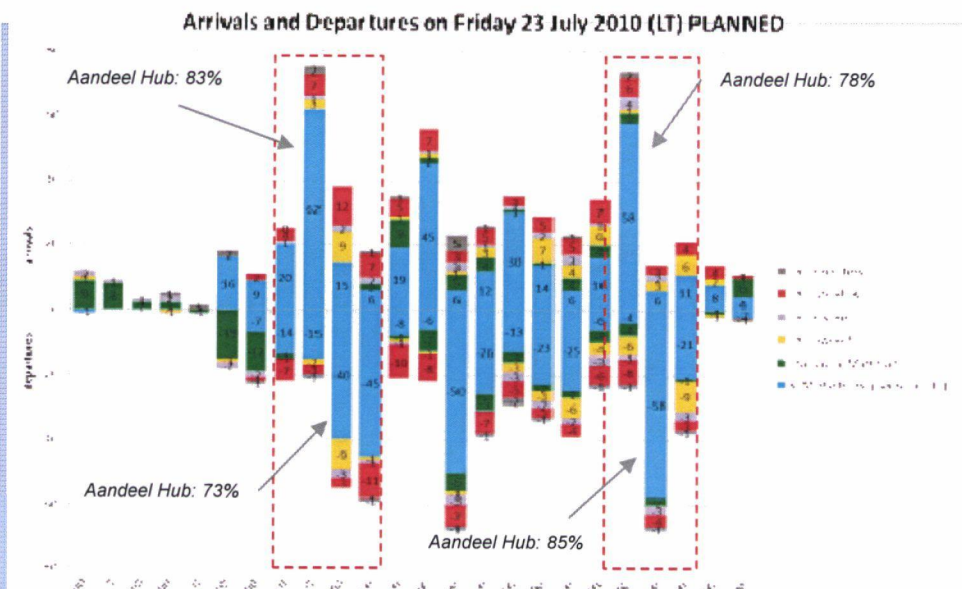
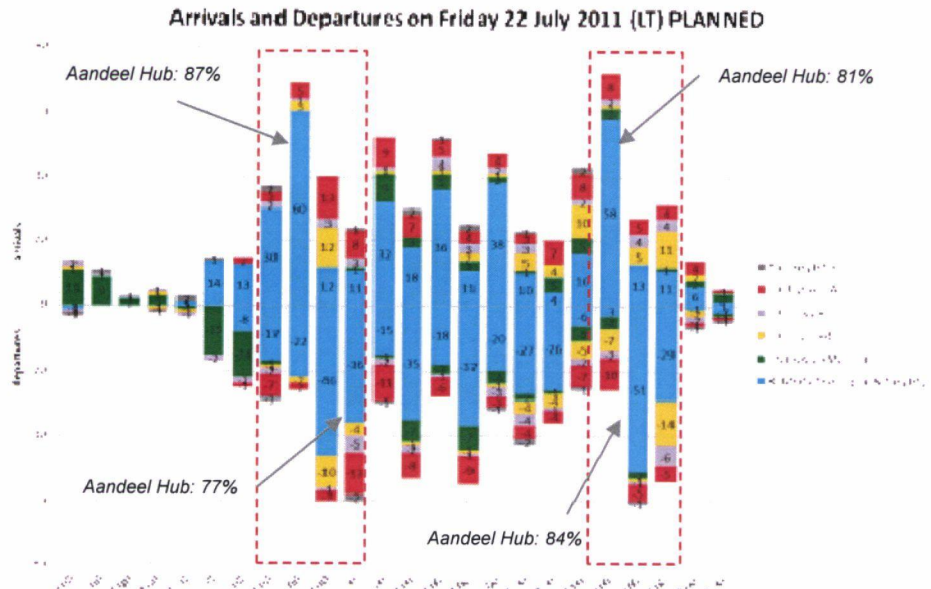


Netwerkwerk visie: ■ segment 1 ■ segment 2 ■ segment 3 ■ segment 4 ■ segment 5

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

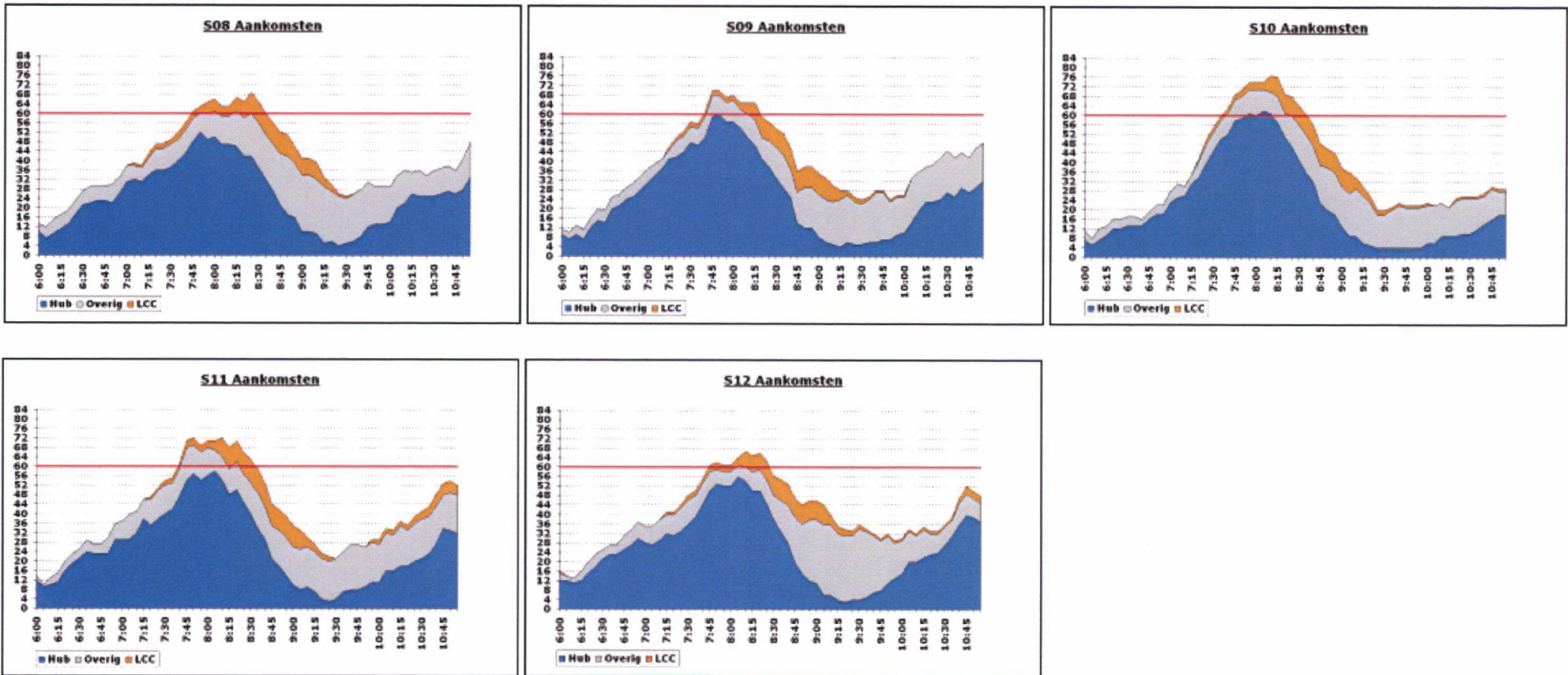


KLM opereert een 7-blokken systeem, muv S10 waarin het een 6 blokken systeem kende. De kenmerkende drukke blokken 2 en 6 zijn door de jaren echter goed zichtbaar. Het aandeel hub in de piekuren is de laatste jaren constant danwel iets gegroeid.



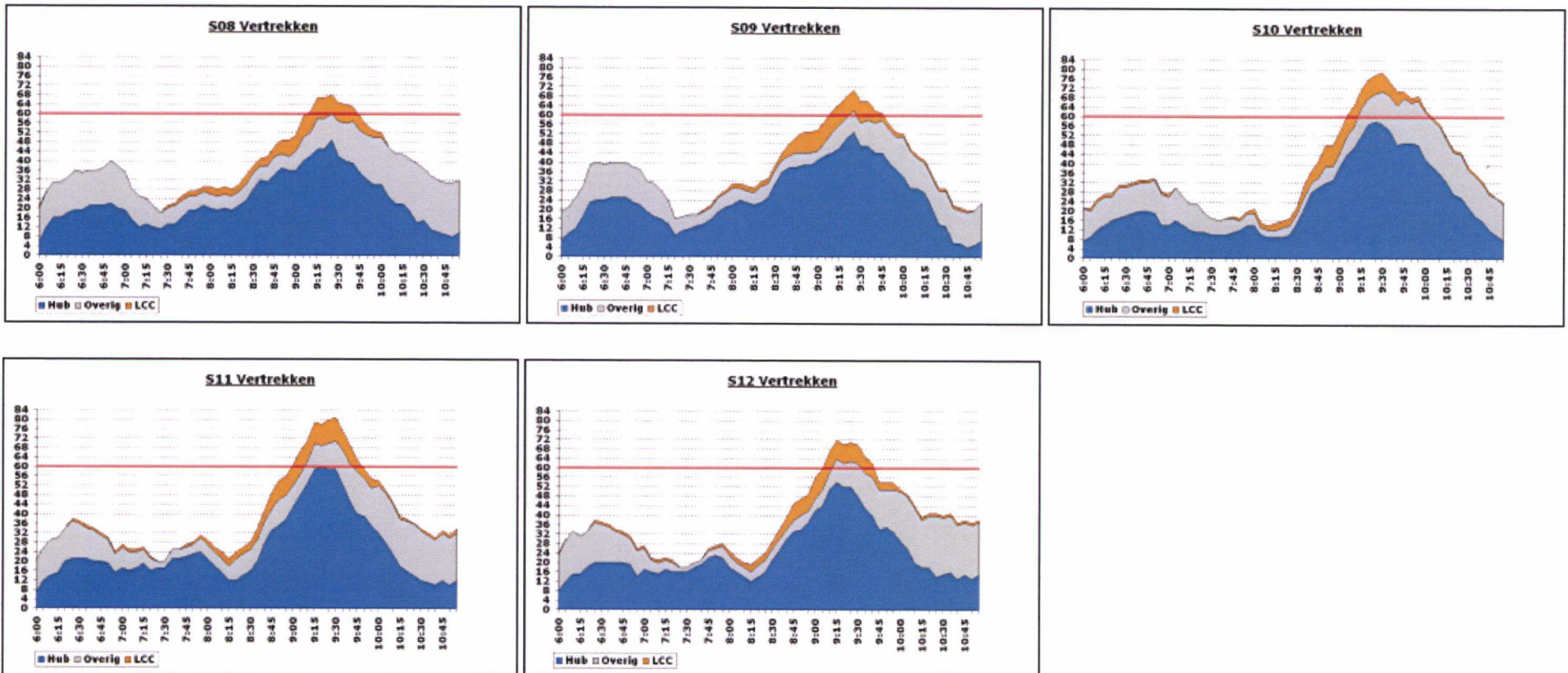
## Blok 2 arrivals uitgelicht: ontwikkeling voortschrijdend uur (5 minuten intervals)

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



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

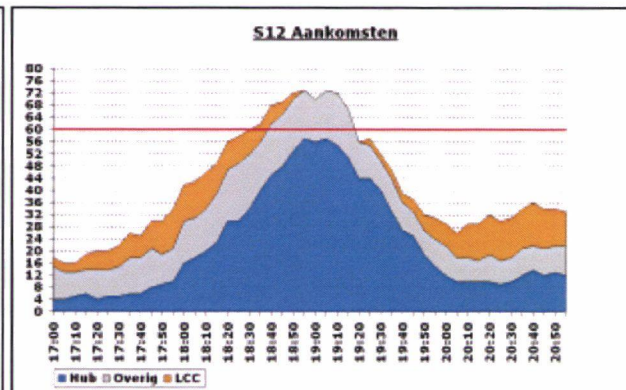
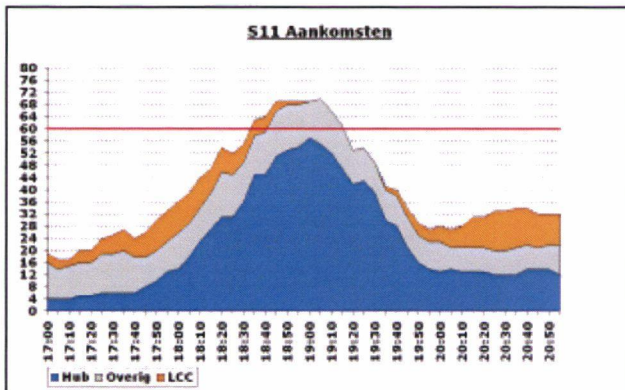
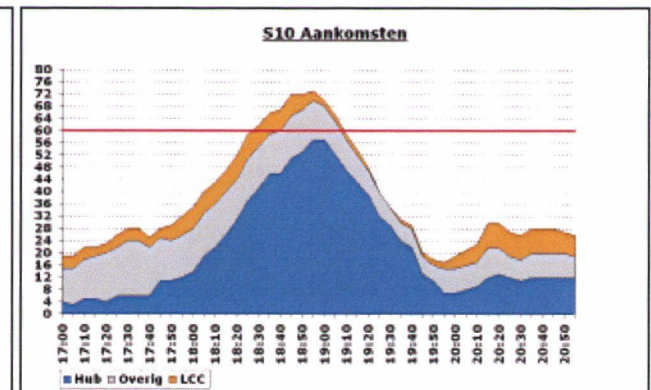
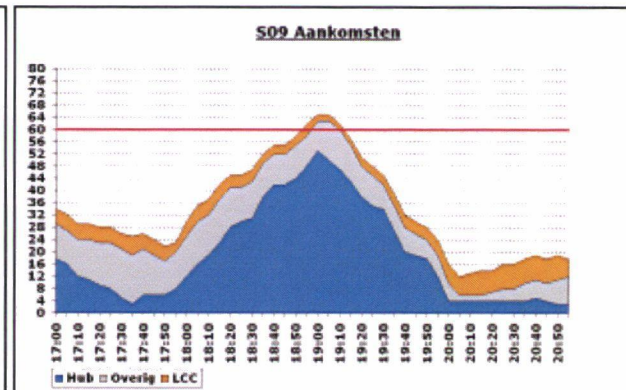
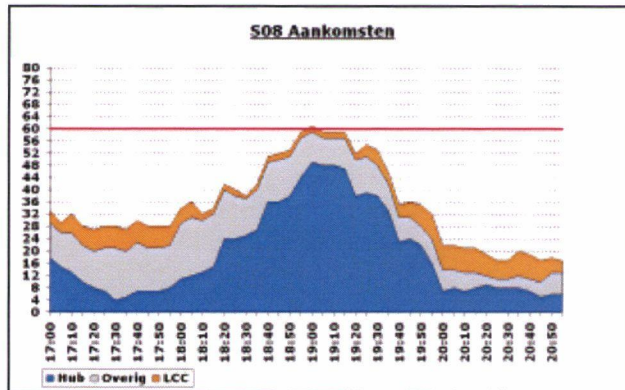
Ook hier zien we dat de piek van het Hub segment in S12 wat verder is afgevlakt. Alsnog redelijke aanwezigheid van LCC airlines in het hart van de piek, maar deze is niet toegenomen in de afgelopen jaren.





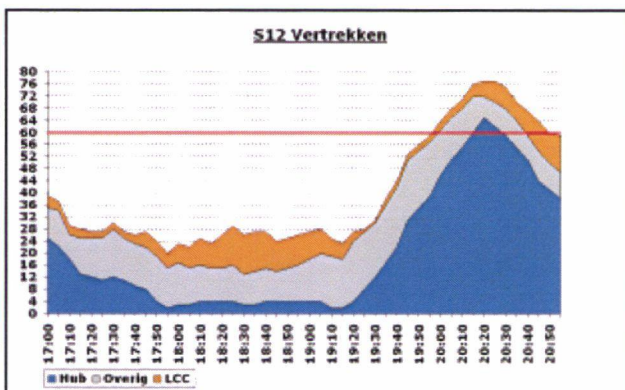
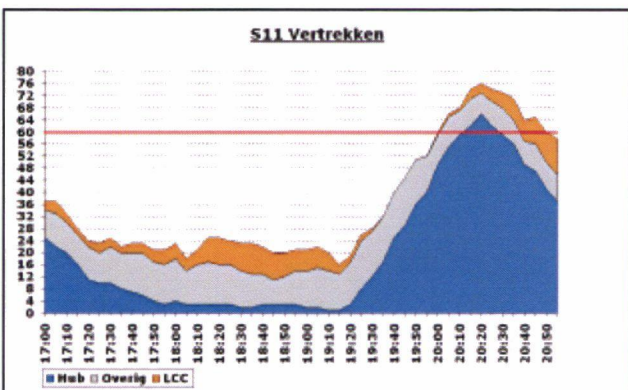
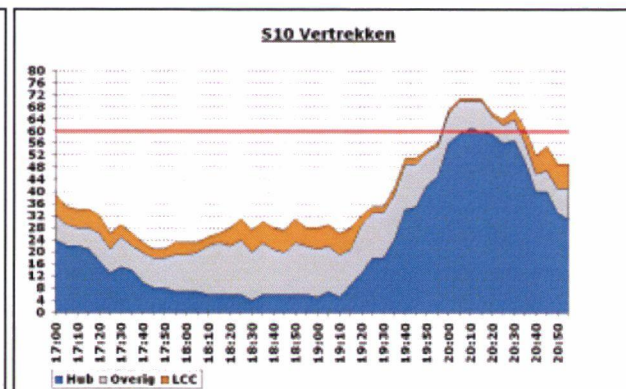
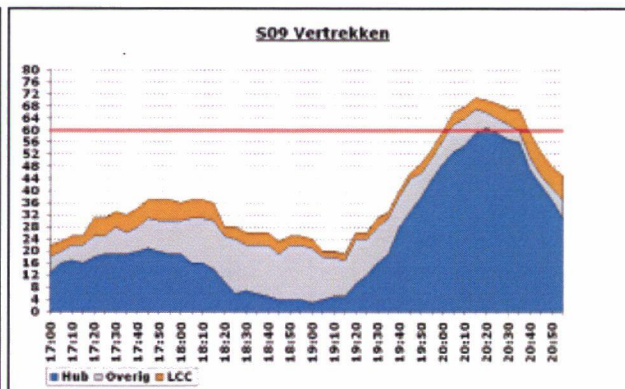
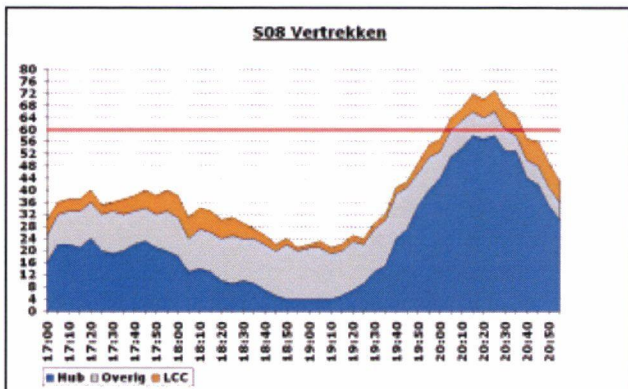
## Blok 6 arrivals uitgelicht: ontwikkeling voortschrijdend uur (5 minuten intervals)

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



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

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



# Inhoud

Definities en VTB forecast

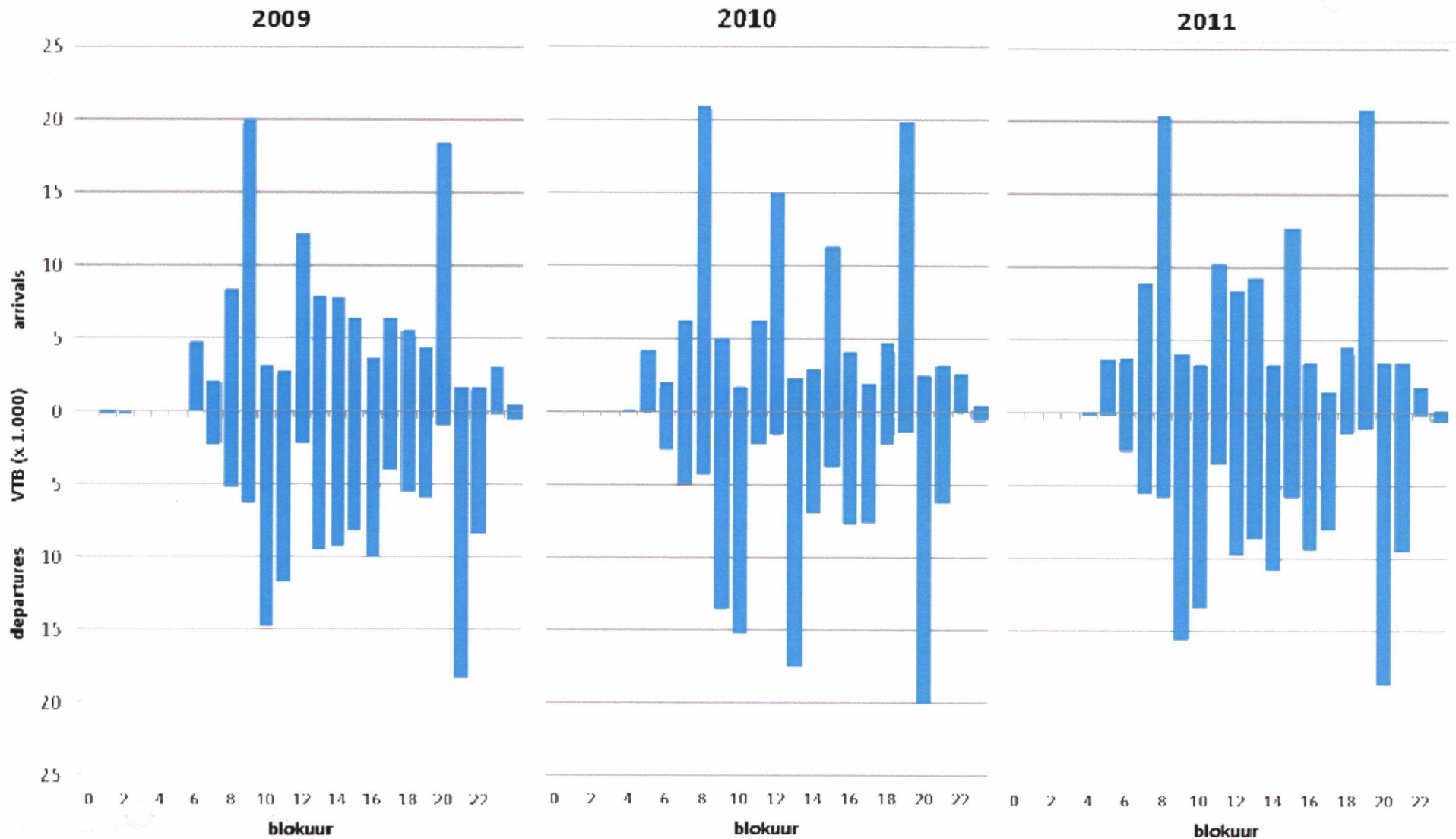
Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

**Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment**

# Hub segment (pax): volledig in netwerkvisie segment 1

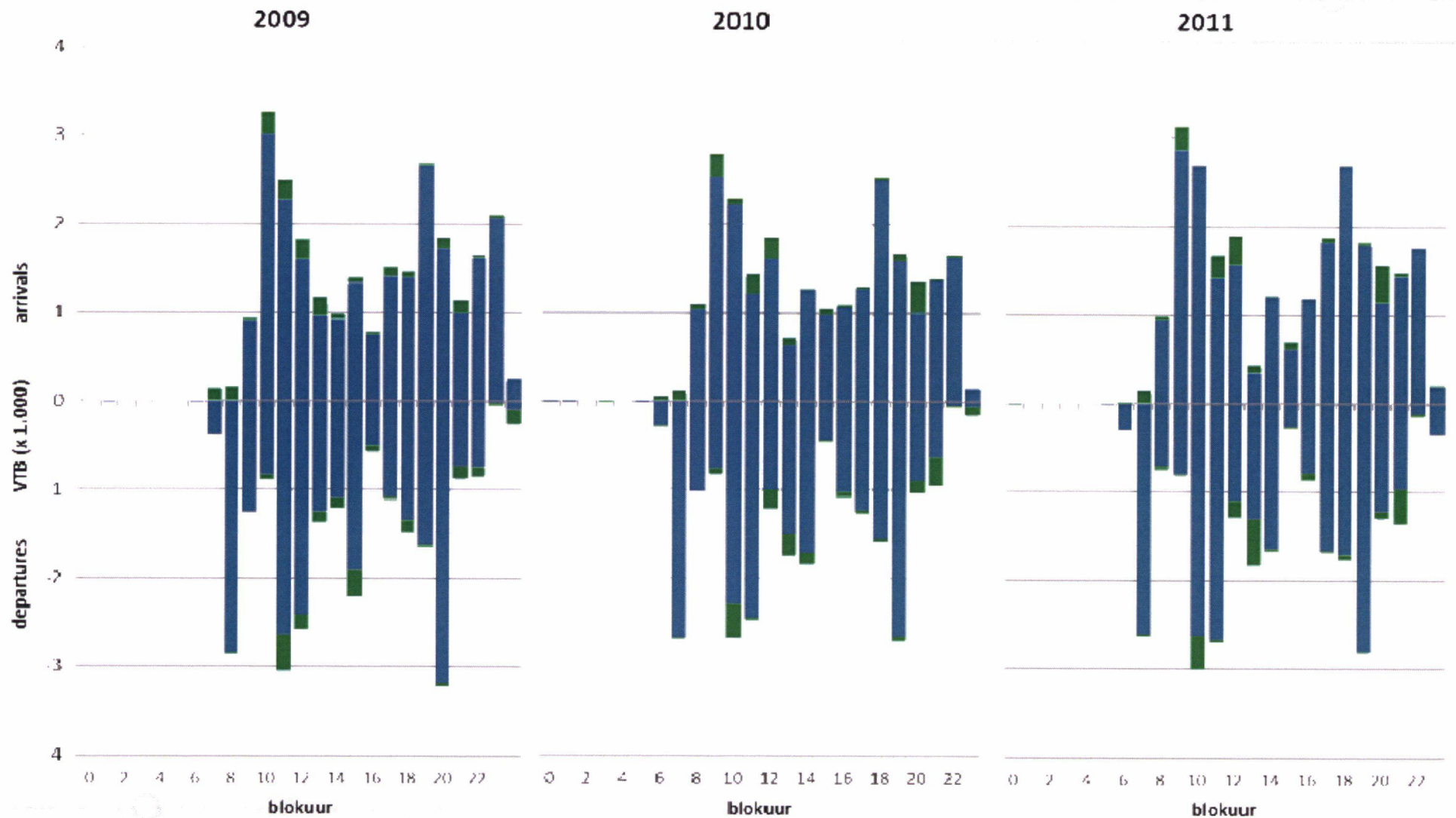


27 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)  
 Continuu Onderzoek, AAS



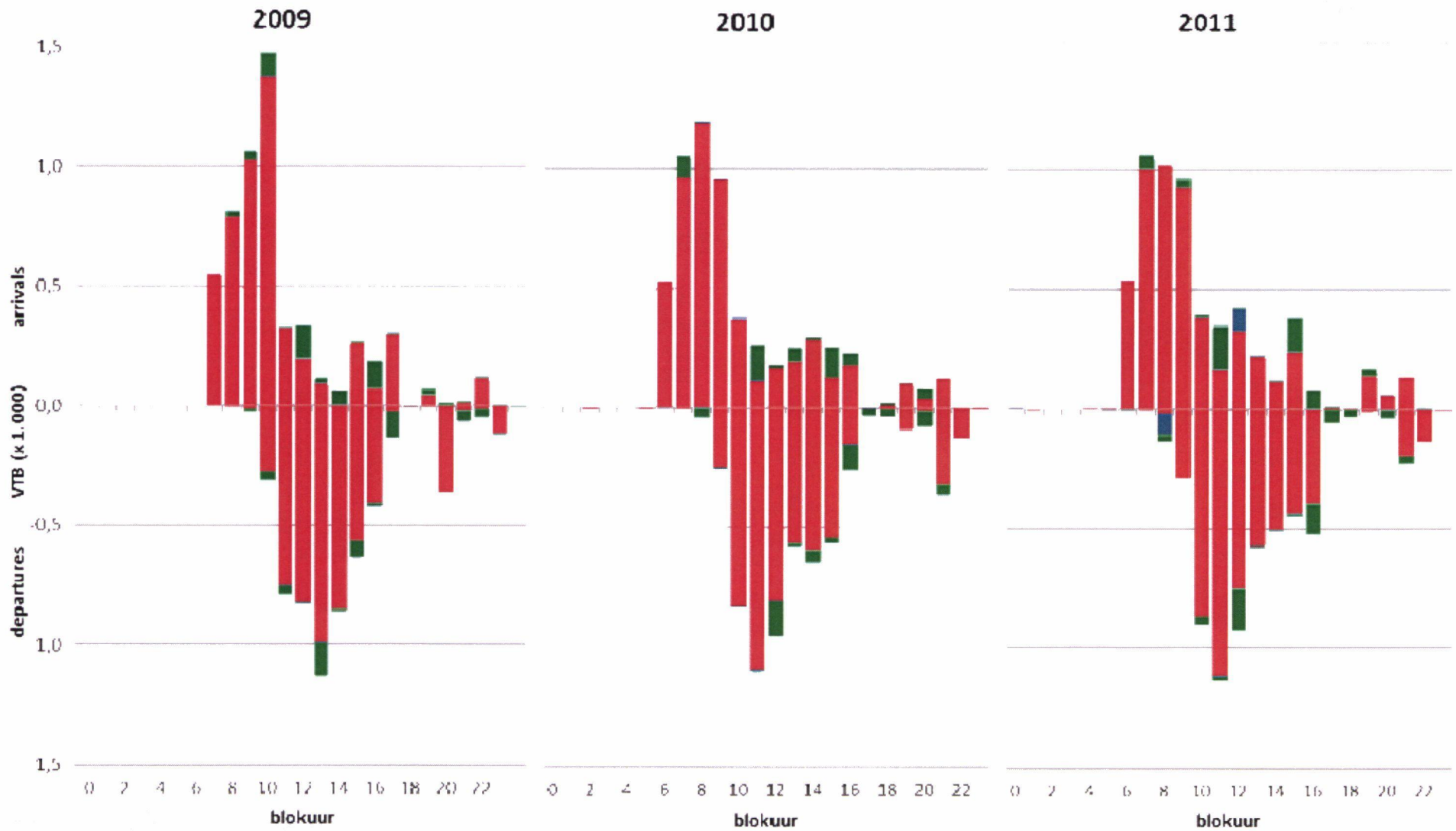
Netwerkwijk visie: ■ segment 1 ■ segment 2 ■ segment 3 ■ segment 4 ■ segment 5

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



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

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



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



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

**Van:** [redacted] @schiphol.nl]  
**Verzonden:** vrijdag 6 juli 2012 13:36  
**Aan:** [redacted] - DGLM  
**CC:** [redacted] - AMSLN'  
**Onderwerp:** RE: Definitief CONCEPTBRIEF  
**Bijlagen:** 20120621\_CONCEPTBRIEF HartmanNijhuis\_drm21juni2012\_PC4.doc; slides ontwikkeling mainport traffic\_final\_3 (sent21June2012).pptx; Vergelijking segmenten Netwerkvisie vs CVO (3).xls

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

Laten we even overleggen als je nog vragen/opmerkingen hebt

Groeten,

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



Amsterdam Airport Schiphol  
P.O. Box 7501, Location 01-20, 1118 ZG Schiphol, The Netherlands  
Mob: [redacted]

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

**Van:** [redacted] - AMSLN [mailto:[redacted]@KLM.COM]  
**Verzonden:** woensdag 4 juli 2012 15:55  
**Aan:** [redacted] - DGLM  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Definitief CONCEPTBRIEF HartmanNijhuis

KLM is niet akkoord met deze brief. Géén van onze op/aanmerkingen zijn opgenomen. In de door [redacted] toegezonden brief (dd 21 juni) waren onze remarks nog niet verwerkt. Het concept met onze op/aanmerkingen is afgelopen donderdag 28/6 door [redacted] aan AAS ([redacted]) gestuurd. Kennelijk is deze niet in Den Haag beland.

**From:** [redacted] @minienm.nl]  
**Sent:** Wednesday, July 04, 2012 1:51 PM  
**To:** [redacted] - AMSLN  
**Cc:** [redacted] - BSK  
**Subject:** Definitief CONCEPTBRIEF HartmanNijhuis

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 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: V [redacted] [mailto:schiphol.nl]  
Verzonden: donderdag 21 juni 2012 15:30  
Aan: [redacted] DGLM  
CC: [redacted] - AMSLN  
Onderwerp: 20120621\_CONCEPTBRIEF HartmanNijhuis\_drm21juni2012\_comMV.doc

[redacted]

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

G [redacted]

 Please consider the environment before printing this e-mail

---

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

---

---

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

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

\*\*\*\*\*

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 inzake selectiviteit

Beste : : best.

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

Naar aanleiding van deze constatering heeft hierover de afgelopen maanden frequent overleg plaatsgevonden in de stuurgroep Selectiviteit ( ). In de stuurgroep is conform hetgeen in het convenant is afgesproken uitvoerig gesproken over de voortgang en uitvoering van de afspraken uit het convenant, 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 neutraal vastgesteld. Dit omdat bleek dat er t.g.v. andere vertalingen van de in de Alders netwerkvisie ( zie bijlage xx) gehanteerde definities verschillende beelden ontstonden. De geconstateerde verschillen vormen deels de basis van het verschillend denken t.a.v. het invulling geven aan het selectiviteitsbeleid. De herbevestiging van de juiste definities kent de instemming van de volledige stuurgroep (zie ook bijlage slide yy) .Deze definities zijn leidend in de "evaluatieloop" van het selectiviteitbeleid.

### 2. Analyse 'Ontwikkeling Mainport Traffic'

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

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

In onderstaande tabel de ontwikkeling van het verkeer volgens de 2 gehanteerde definities van de segmenten, resp. "de Netwerkvisie" (Alders) en die van de Werkgroep "Markt". Hoewel de groei van de Hub-operatie (KLM + codeshare partners) procentueel gezien lager is dan die van andere segmenten (afhankelijk van de gehanteerde definitie), is het absolute aantal veruit het grootst.

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)	Δ	Index Abs.	CAGR		2006	2012F (LE mei'12)	Δ	Index Abs.	CAGR
1 Hub- operatie	254	269	15	105.9	1.0%	Hub- operatie	254	269	15	105.9	1.0%
2 Non-Hub ICA (business dest.)	9	13	4	149.1	6.9%	Transavia/Martinair	39	27	-12	68.8	-6.0%
3 Non-Hub EUR (business dest.)	105	93	-13	87.8	-2.1%	OC-Lijndiensten	74	61	-13	82.4	-3.2%
4 Non-Hub FF	10	10	-1	93.2	-1.2%	LCLF (ex HV)	33	41	8	125.1	3.8%
5 Leisure	45	40	-5	88.0	-2.1%	OC-Full Freighter	10	10	-1	93.2	-1.2%
						Leisure (ex HV/MP)	13	16	3	122.3	3.4%
<b>totaal</b>	<b>423</b>	<b>423</b>	<b>0</b>	<b>100.1</b>	<b>0.0%</b>	<b>totaal</b>	<b>423</b>	<b>423</b>	<b>0</b>	<b>100.1</b>	<b>0.0%</b>

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

Het segment "Hub-operatie" is in beide definities identiek. 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 het Hub segment licht van 60% in 2006 naar 63% in 2012. In relatieve zin kende segment 2 (ICA zakelijke bestemmingen) in de laatste zes jaar de hoogste groei (jaarlijks gemiddeld ca +7%), weliswaar vanuit een laag basisvolume.

**LCC en Leisure vertonen sterkste groei van alle segmenten.**

Volgens de Werkgroep Markt definitie, zoals binnen sector jarenlang gehanteerd, zien we de sterkste ontwikkeling in de LCC en (OC) Leisure segmenten (zie rechterzijde bovenstaande tabel). Het LCC segment groeit in 6 jaar tijd met ruim 25% en Leisure met ruim 22%.

In de definitie van de Netwerkvisie is de daling van verkeer in segment 3 vanaf 2006 (jaarlijks gemiddeld ca -2%) opvallend. De daling komt vooral op conto van Europese netwerk carriers. De relatief hoge groei van de LCC airlines, die volgens deze definitie grotendeels in segment 3 vallen, is onvoldoende geweest om dit verlies aan Europese netwerk carriers te compenseren.

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

De daling in segment 5 is grotendeels te verklaren door het wegvallen van de passage vluchten door Martinair. Dit verlies is in de laatste jaren slechts ten dele opgevangen door andere carriers (bv Arke en Corendon),

- **Ontwikkeling verkeer in de nacht**

Gedurende de nacht (incl early morning) is het aandeel van traffic behorende in segment 5 (non-hub leisure bestemmingen) relatief hoog, en gegroeid van 36% aandeel in 2006 tot 39% aandeel in 2011. Het totaal aantal uitgegeven nachtslots is stabiel over de jaren, alhoewel het aantal uitgegeven historische nachtslots licht stijgt. Met een aandeel van 79% (Operationeel jaar) zijn verreweg de meeste historische nachtslots in handen van KLM-groep (incl. Transavia en Martinair). De ca. 3.200 uitgegeven non-historische nachtslots komen met name op het conto van Corendon en ArkeFly.

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

A) De ontwikkeling van het hub-verkeer in de pieken is in de voorbije jaren vrijwel constant gebleven. In S12 is een lichte afvlakking te zien. Gedurende de crisis in 2009 en 2010 heeft KLM met een aangepast blokkensysteem gevlogen

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 80%. Dit aandeel is in de voorbije jaren min of meer gelijk gebleven. Wanneer de peer-group met elkaar wordt vergeleken is dit aandeel vergelijkbaar (CDG) dan wel hoger (LHR). Echter de meest concurrerende airport/carrier combinatie van SPL/KL is FRA/LH. Het gemiddelde aandeel van LH in de arrival en departure pieken op FRA bedraagt in S12 ca 79% (LH+partners: ca 88%).

- **Ontwikkeling LCC, OC, charters en Full Freighters (segment 2 t/m 5) in de pieken**

1) LCC aankomsten en vertrekken bezetten vooral de drukste blokken 2 en 6. Zo vallen LCC's midden in het hart van het ochtendblok (2) van KLM en partners. De ontwikkeling van LCC's in het ochtendblok is echter al wel jaren min of meer constant (slot "setjes" nauwelijks te maken).

2) In het avondblok (6) nestelt LCC verkeer zich vooral aan de randen van de piek in het aankomstblok, maar in het hart van het vertrekblok. In dit blok 6 groeien de LCC's de laatste twee jaar fors (met ca 6 bewegingen in het uur). Echter, daarbij dient te worden aangetekend dat de groei in de piek komt na een daling in dezelfde piek in 2009-2010. In vergelijking met 2008 is de presentie van LCC in het hart van blok 6 vergelijkbaar met het huidige beeld.

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

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 selectiviteitsbeleid nader uitgewerkt in een presentatie. (zie bijlage)

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

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

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

#### *Regels voor verkeersverdeling*

Gezien de soms beperkte mogelijkheden die de sturingsinstrumenten uit de matrix bieden is vanuit de stuurgroep selectiviteit het initiatief genomen om in aanvulling op de selectiviteitsmatrix een verkenning te starten naar het 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.

#### Betekenis voor de toekomst

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

# Update Ontwikkeling Mainport Traffic



**Traffic Analysis & Forecasts**

21 juni 2012

Versie: final 3

**Schiphol**  
Amsterdam Airport

# Samenvatting

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

# Inhoud

## Definities en VTB forecast

Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

Ontwikkelingen in de nacht

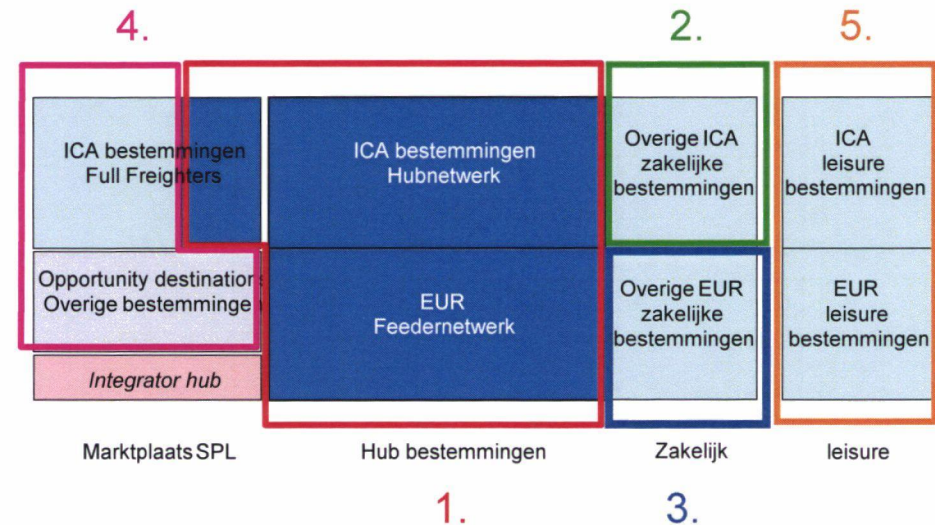
Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment



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

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



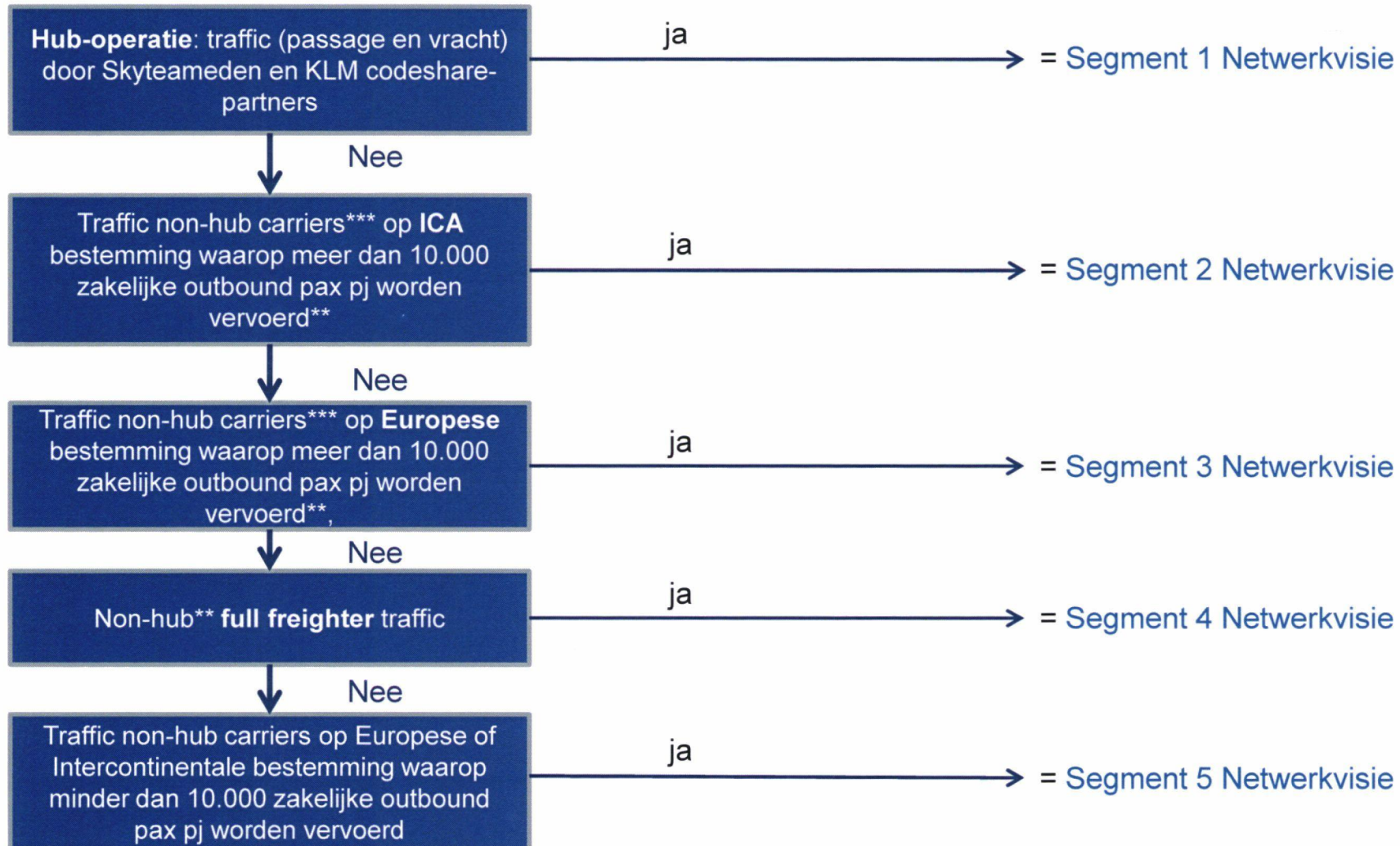
## Segmenten:

1. Hub operatie (pax + vracht)
2. Overige carriers zakelijke<sup>(1)</sup> ICA bestemmingen
3. Overige carriers zakelijke EUR bestemmingen
4. Vracht
5. Leisure bestemmingen

Zie volgende slide voor definitie segmenten

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

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

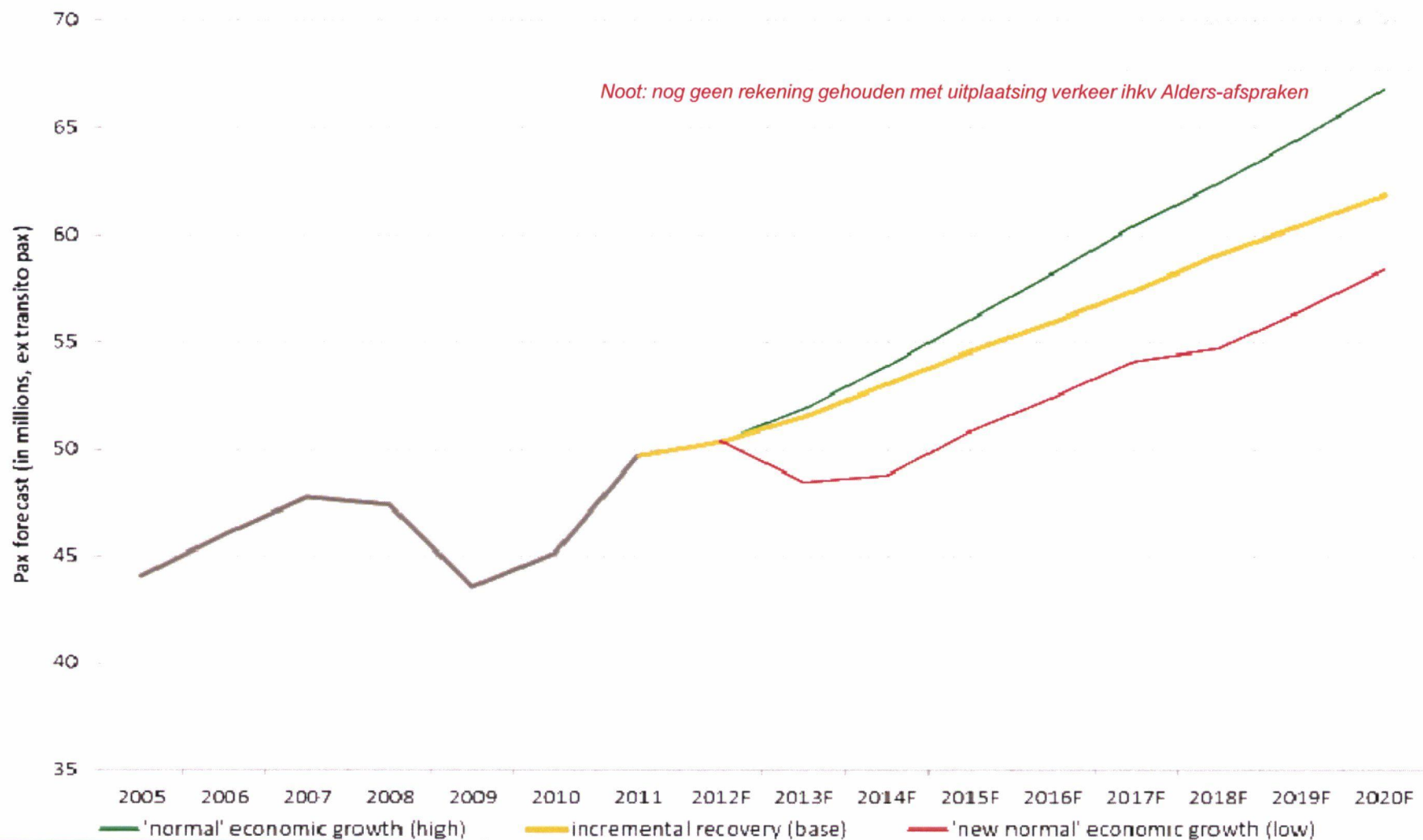


\*) De segmenten uit de netwerkvisie Definitie zijn hier gedefinieerd zoals vastgelegd bij stuurgroepvergadering van 27 maart 2012

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

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

# AMS marktvraag Pax t/m 2020



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

# AMS marktvraag VTB's t/m 2020

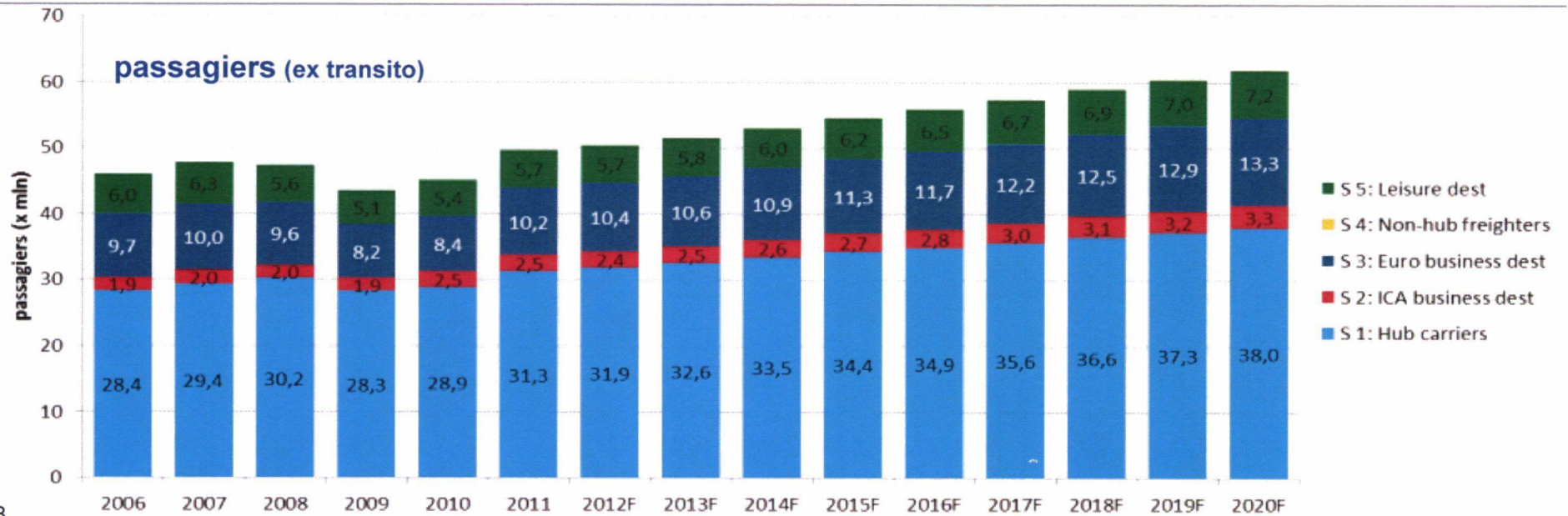
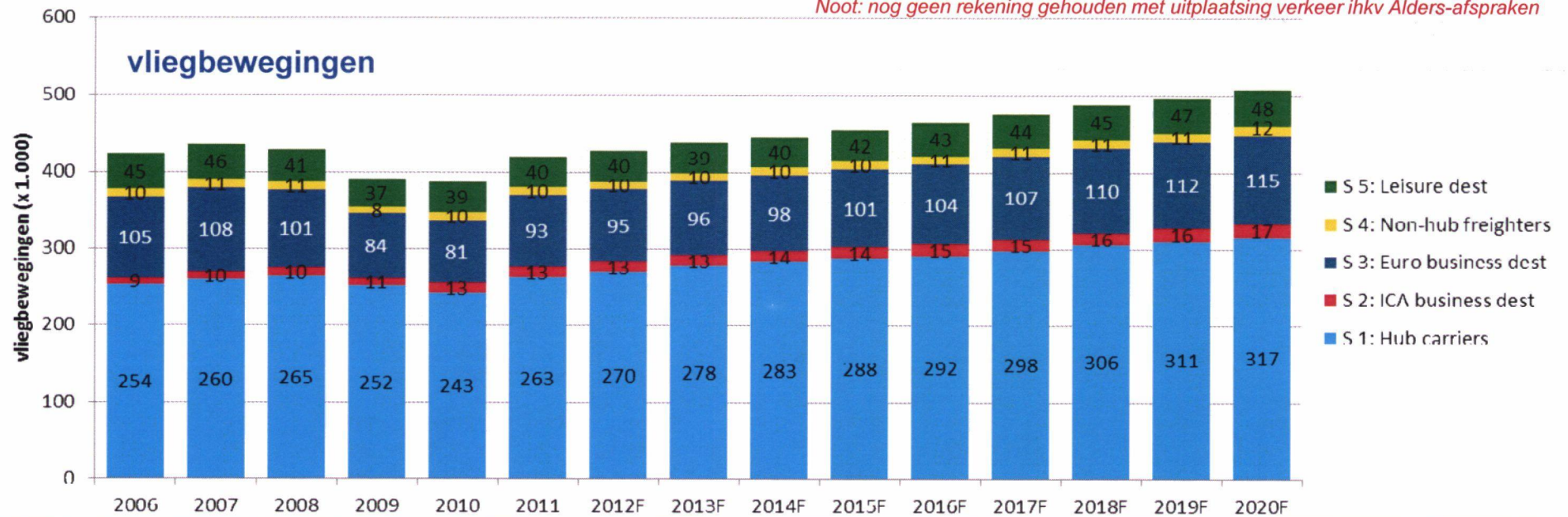


k ATM	2011	2012F	2013F	2014F	2015F	2016F	2017F	2020F	CAGR 2011-2017	CAGR 2011-2020
High			437	451	468	484	500	548	3,0%	3,0%
Base	420	425	433	444	455	464	476	508	2,1%	2,1%
Low			409	411	426	438	451	482	1,2%	1,5%

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

# AMS marktvraag (base scenario) naar netwerkvisie segmenten

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



# Inhoud

Definities en VTB forecast

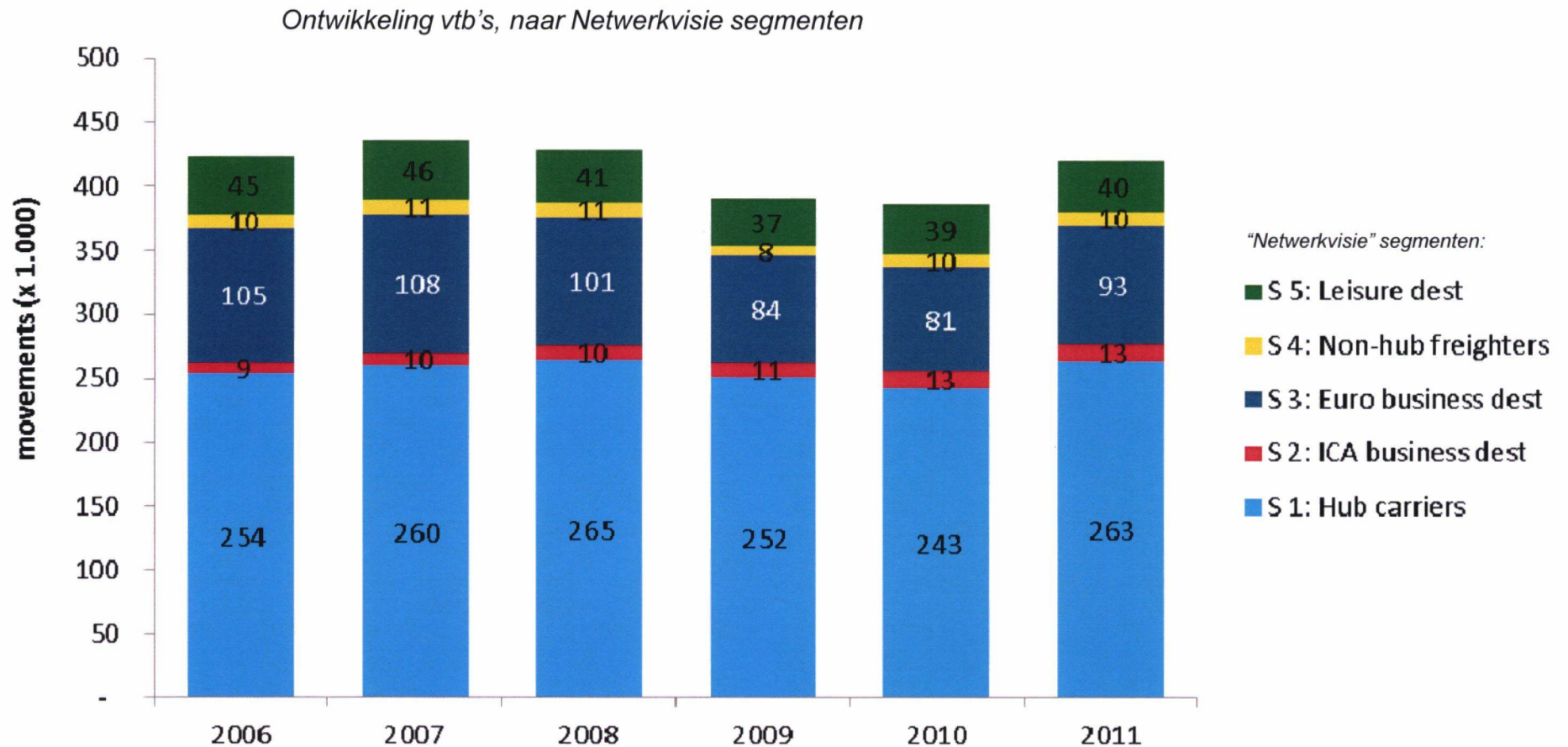
**Ontwikkeling mainportgebonden verkeer**

Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

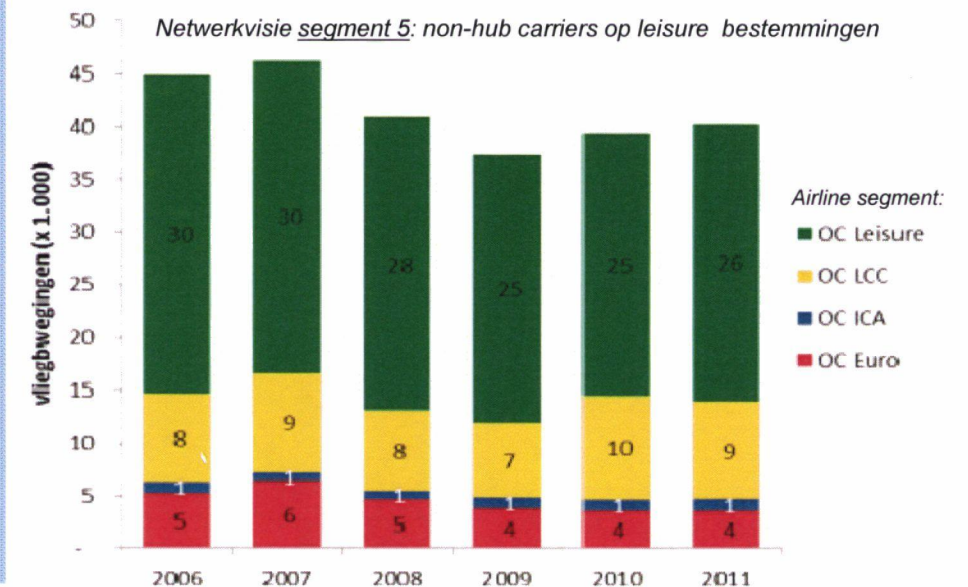
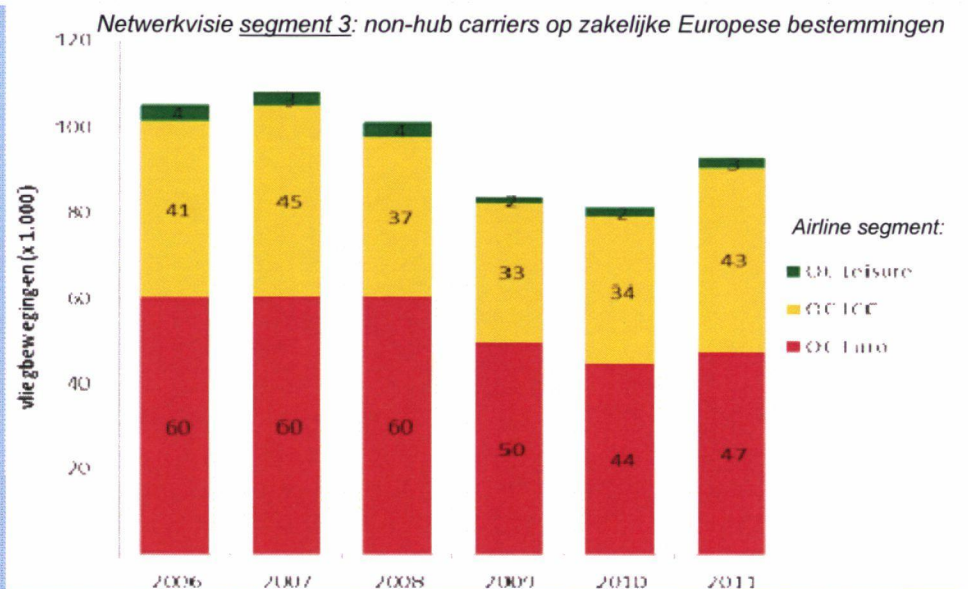
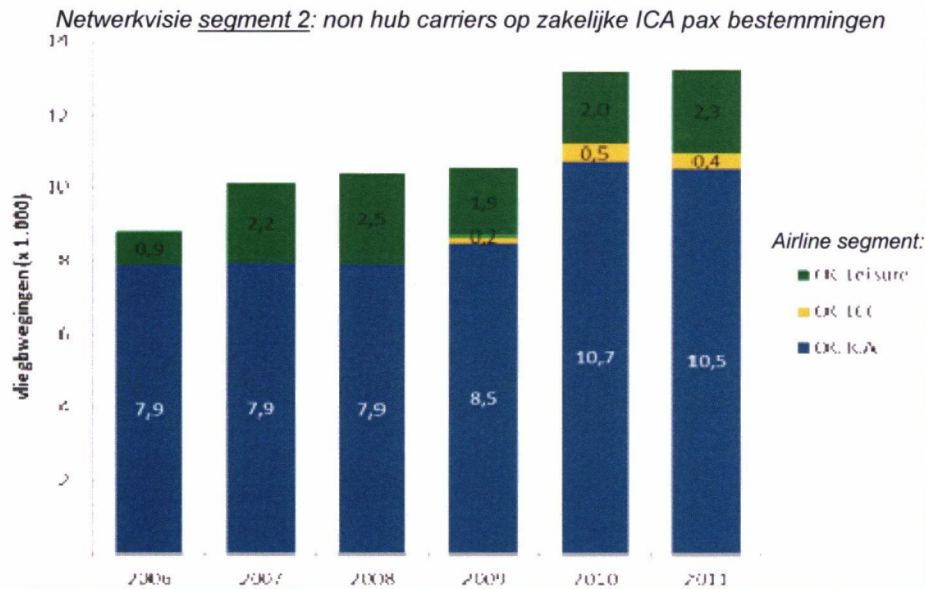
Appendices: ontwikkeling blokkade per airline segment

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



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

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





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

### Betalingen aan airlines ihkv Air Reward Programma<sup>1</sup>

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

Vanaf 2009 is maximale bedrag ARP verdrievoudigd

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

# Inhoud

Definities en VTB forecast

Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

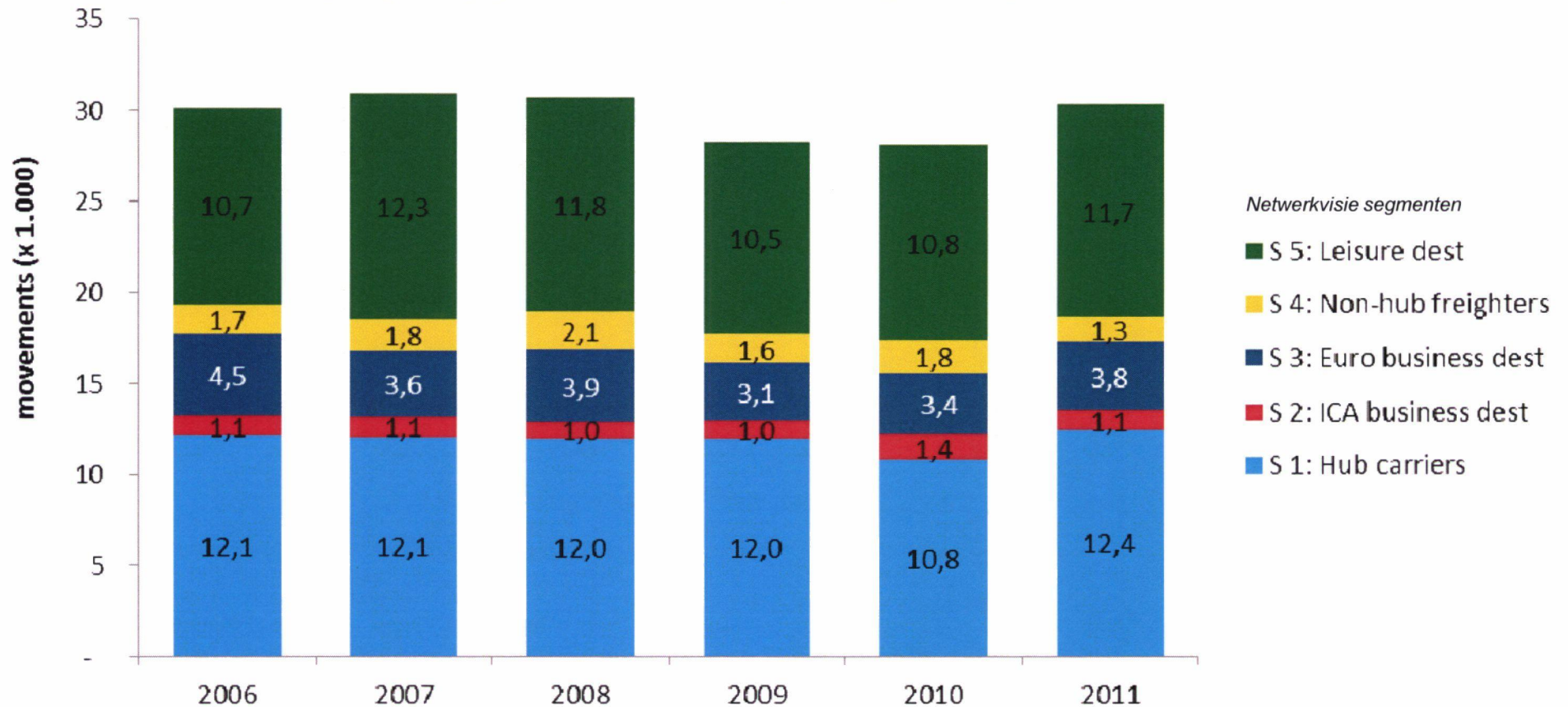
**Ontwikkelingen in de nacht**

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

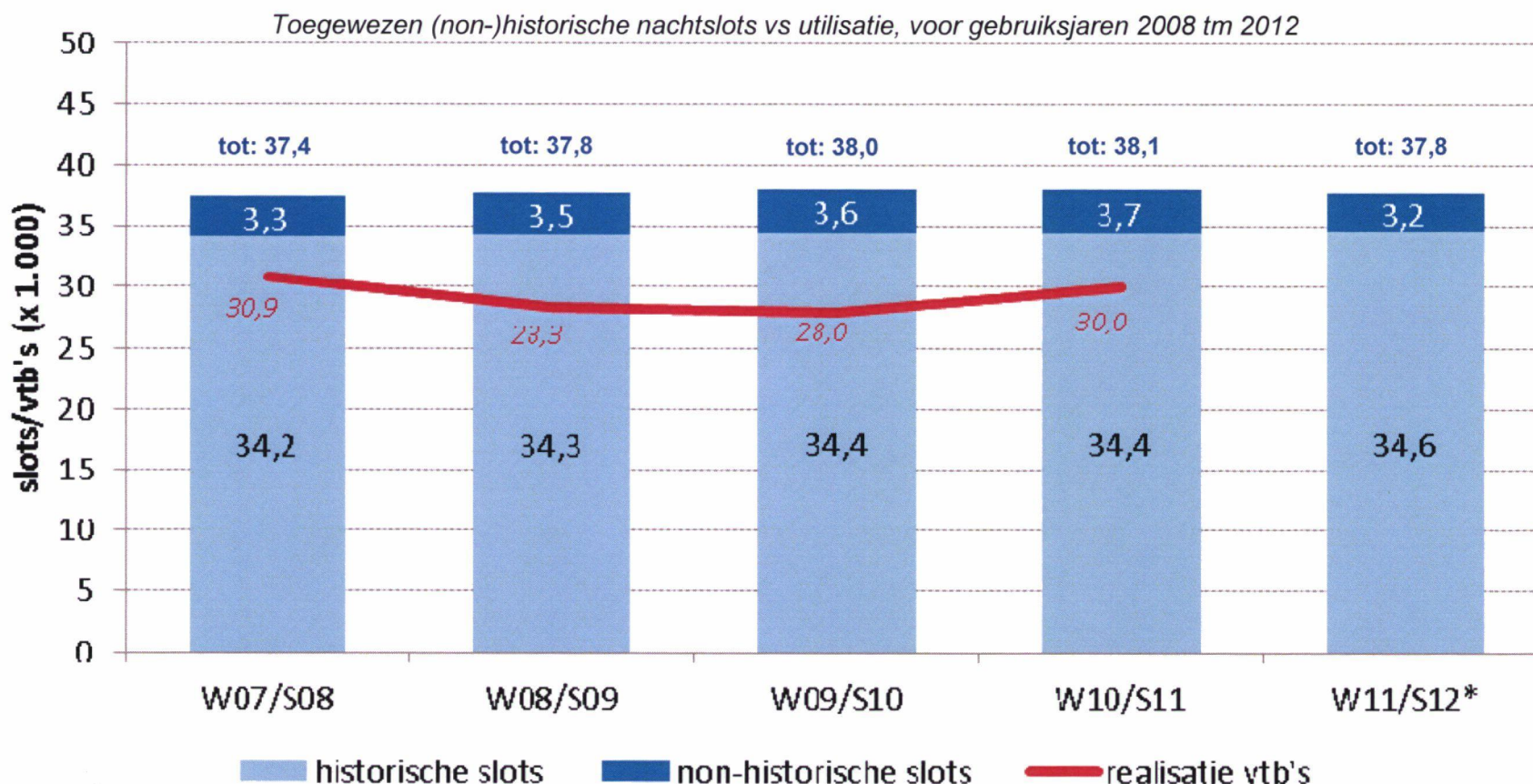
Ook het verkeer in de nacht (23-7uur) beweegt mee in het herstel van de markt, en komt het totaal aantal bewegingen in de nacht uit op 30k in 2011. In de nacht is het aandeel van segment 5 traffic (leisure) met 39% in 2011 relatief hoog

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



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

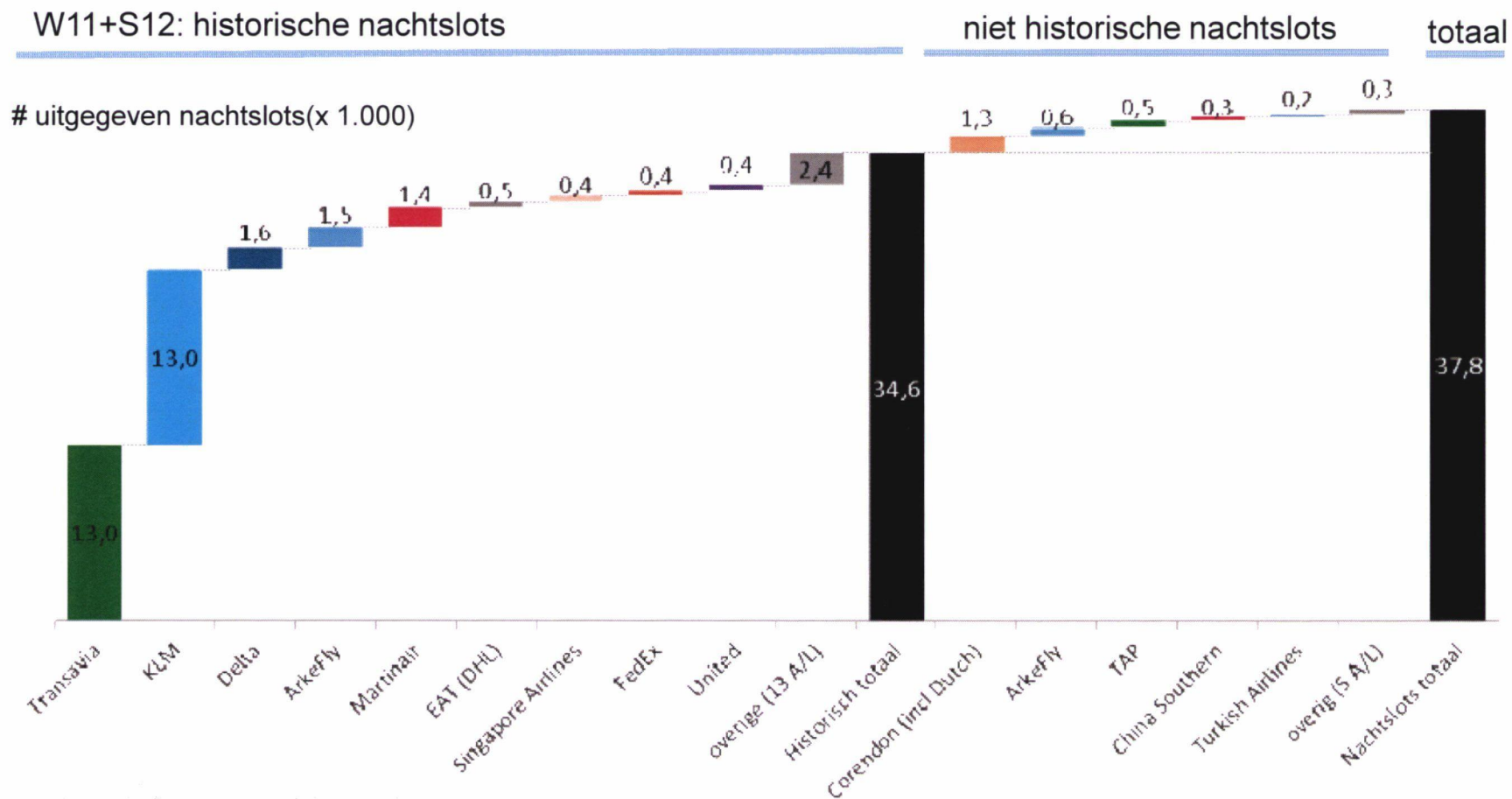
Utilisatie: 82% 75% 74% 79% n.n.b.



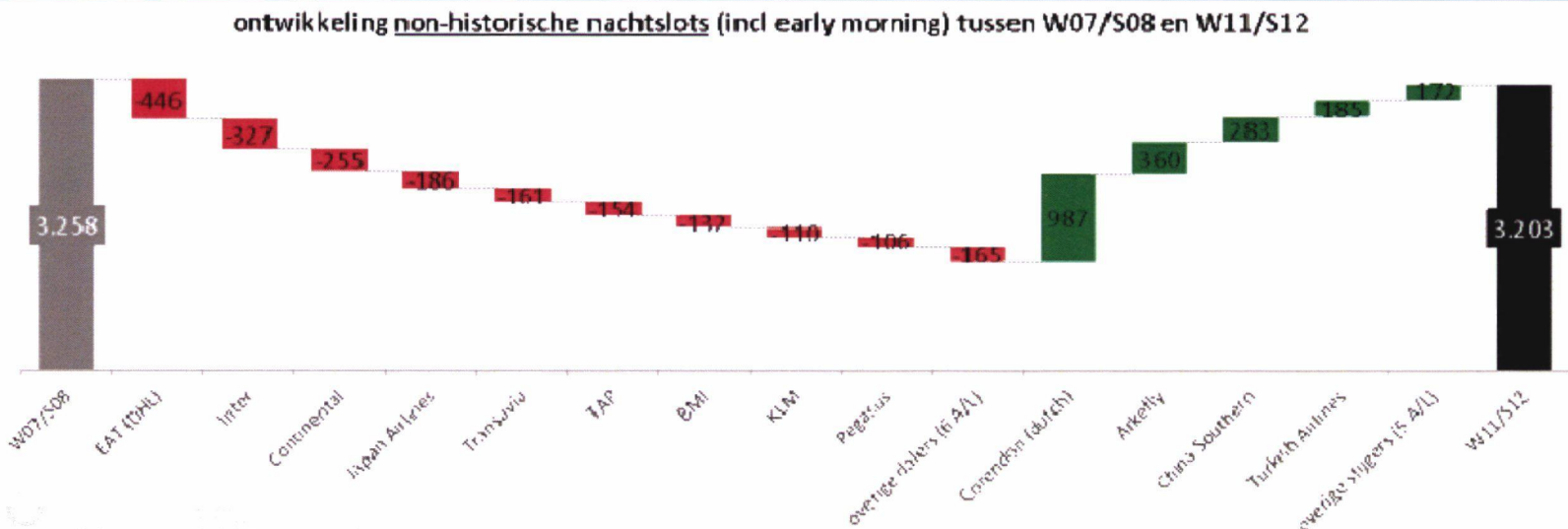
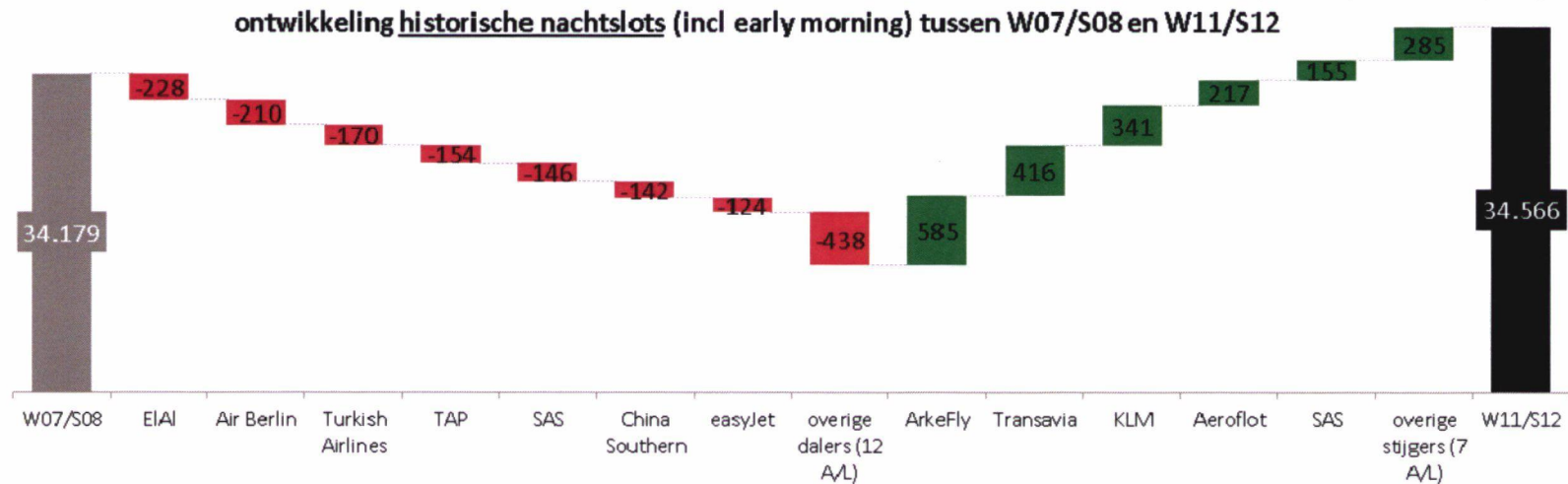
\*: W07 t/m W11 is gebaseerd op toegewezen nachtslots bij de start van seizoen, S12 is gebaseerd op toegewezen nachtslots op Slot Return Day (31 Januari 2012) en zou nog iets lager uit kunnen vallen bij de start van S12 eind maart

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

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



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



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

Bron: Stichting Airport Coordination Netherlands

# Inhoud

Definities en VTB forecast

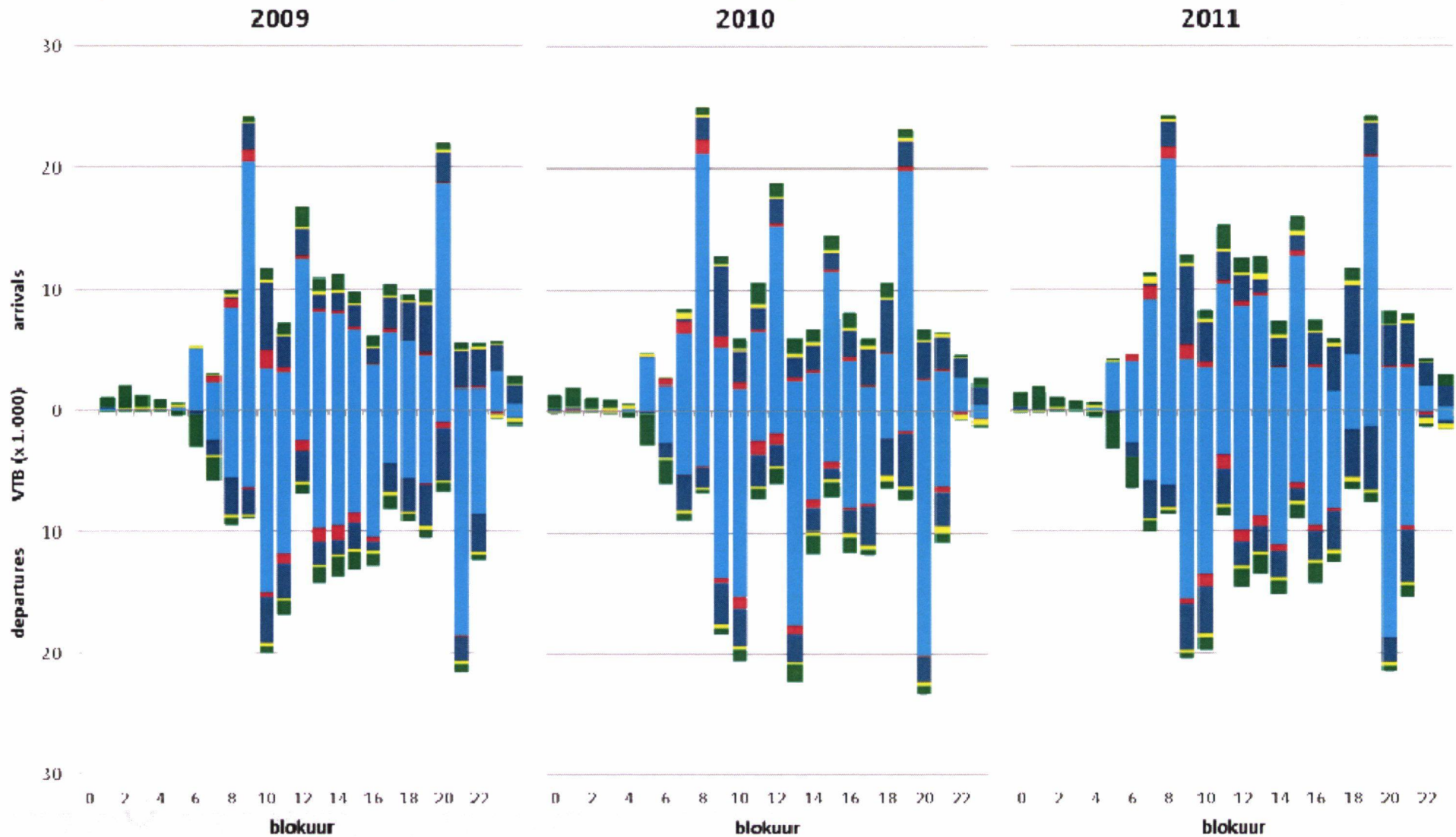
Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

Ontwikkelingen in de nacht

**Ontwikkelingen piekuren**

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

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



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

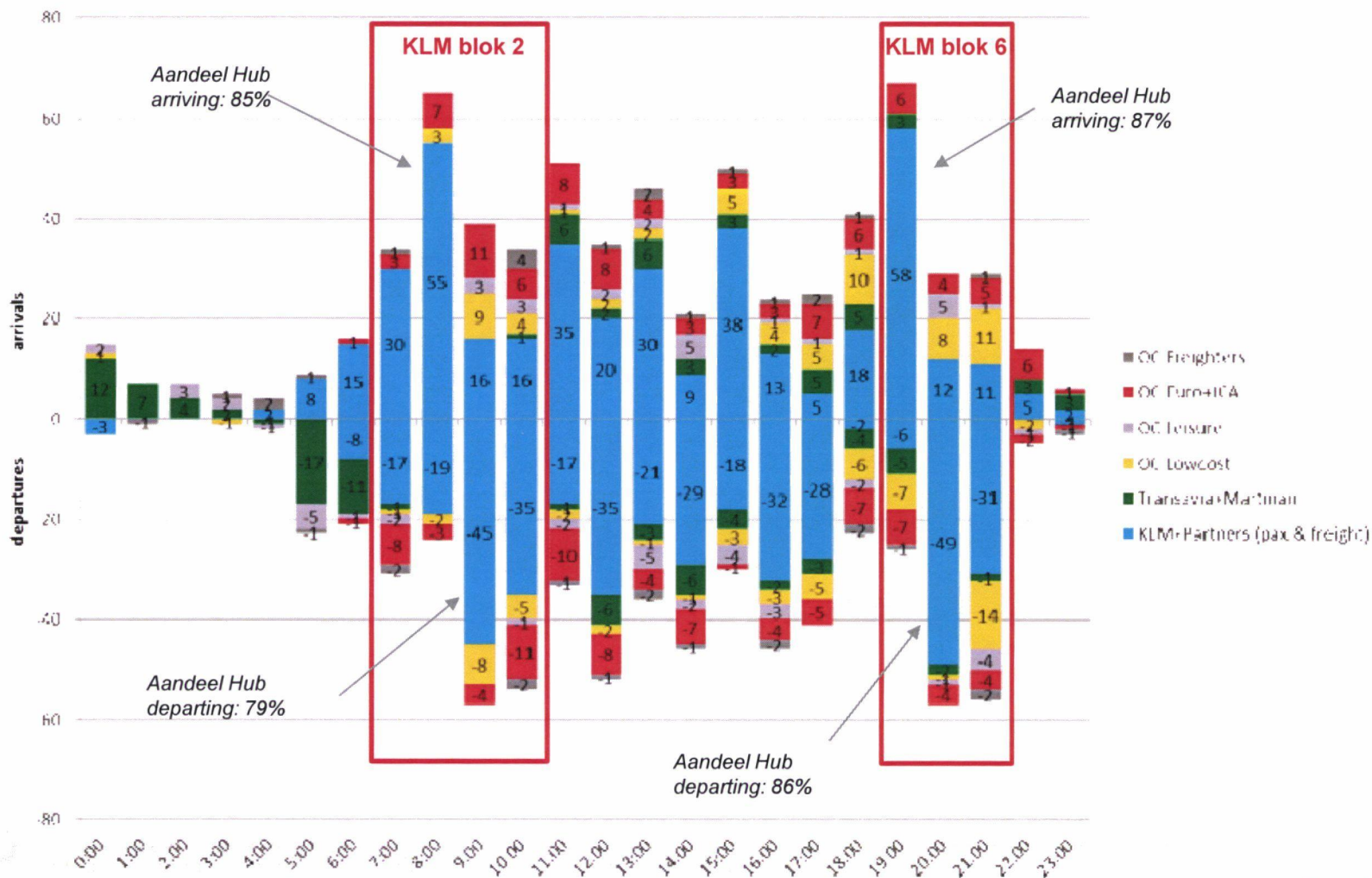


Netwerkwijk visie: ■ segment 1 ■ segment 2 ■ segment 3 ■ segment 4 ■ segment 5

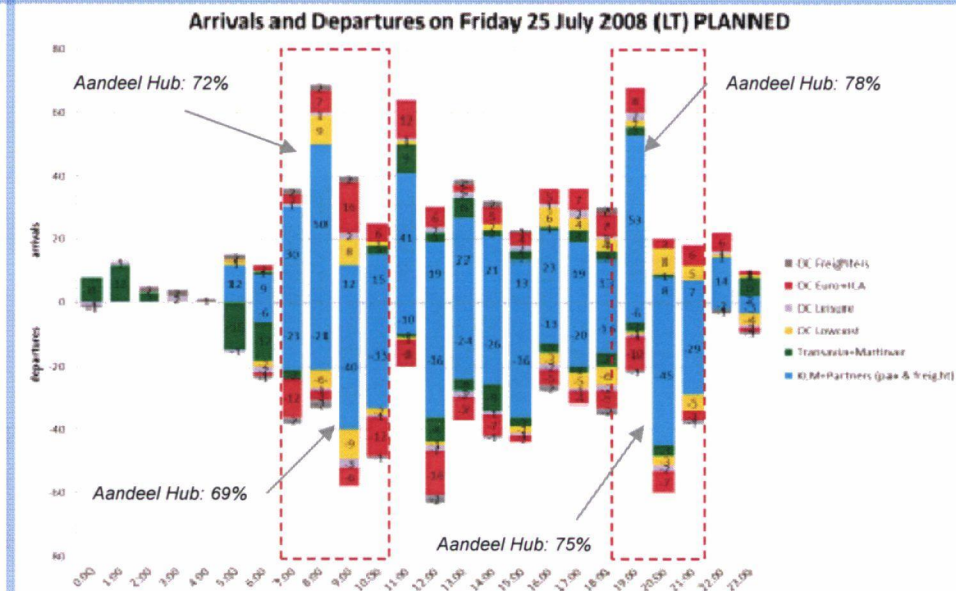
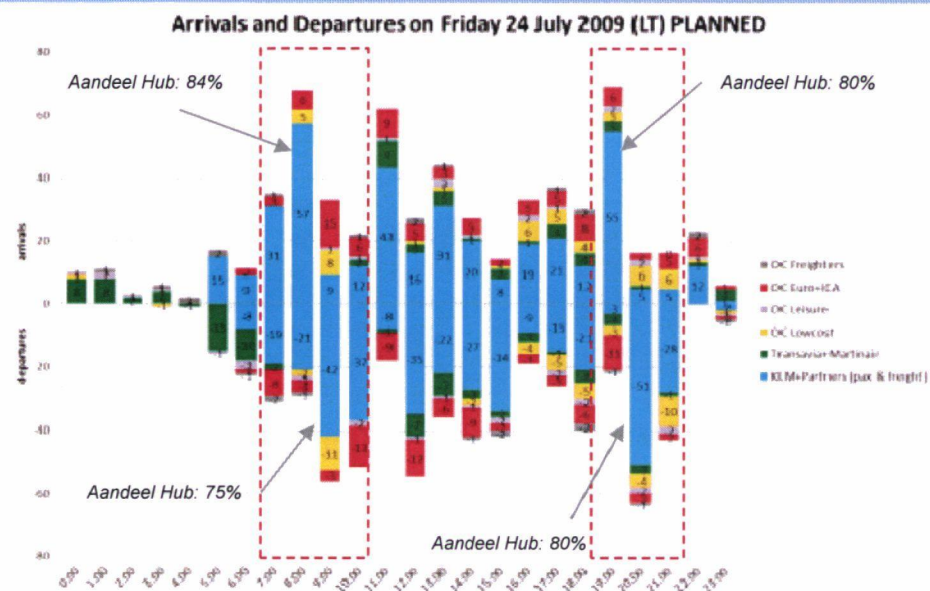
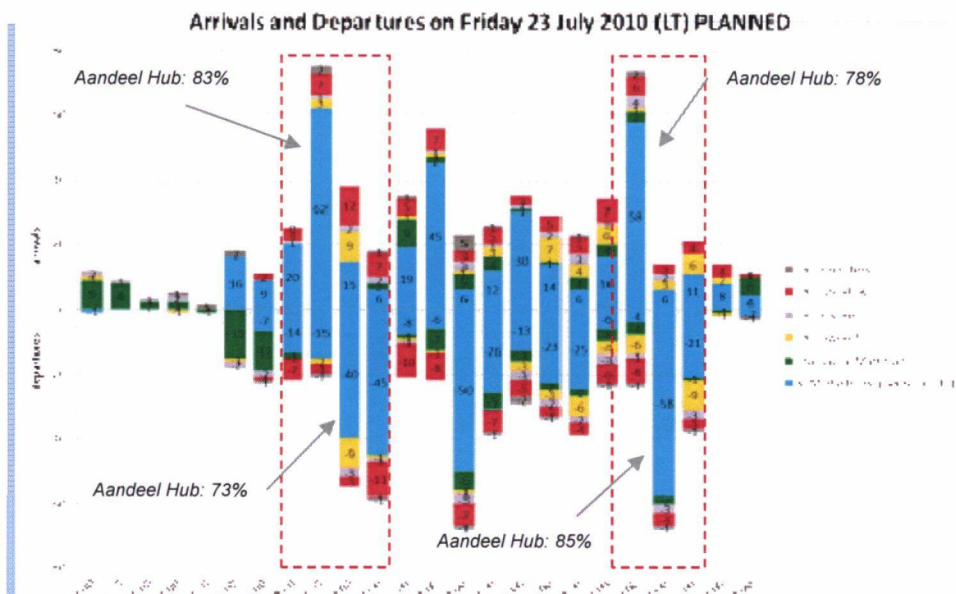
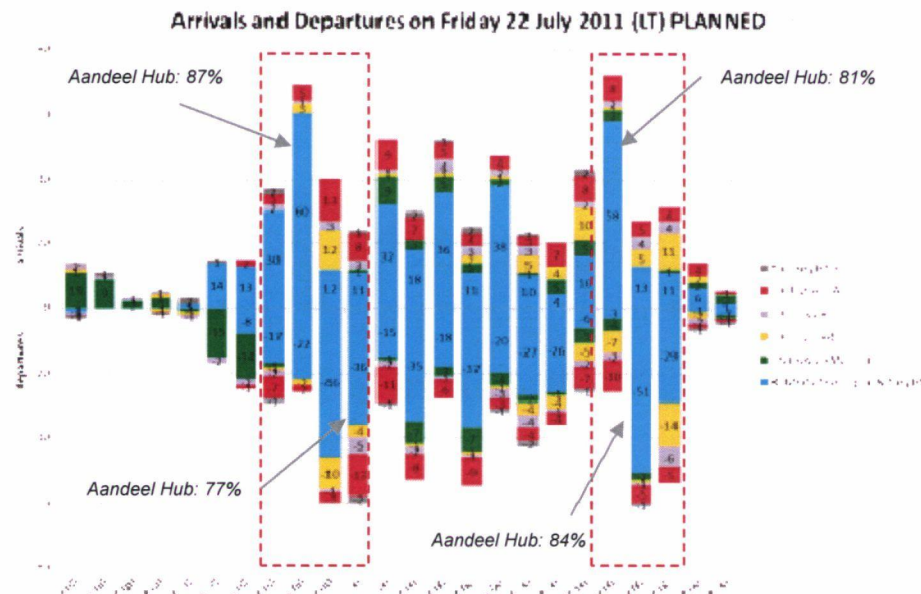


Kijken we naar de planning voor een drukke dag in de zomer van 2012, zien we het blokkensysteem van het hub segment. Drukke momenten zien we met name in blok 2 en blok 6, met in totaal ruim 90 slots per uur. Het aandeel van het hub segment in deze piekuren varieert tussen 79% en 87%, al naar gelang het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

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



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



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

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

