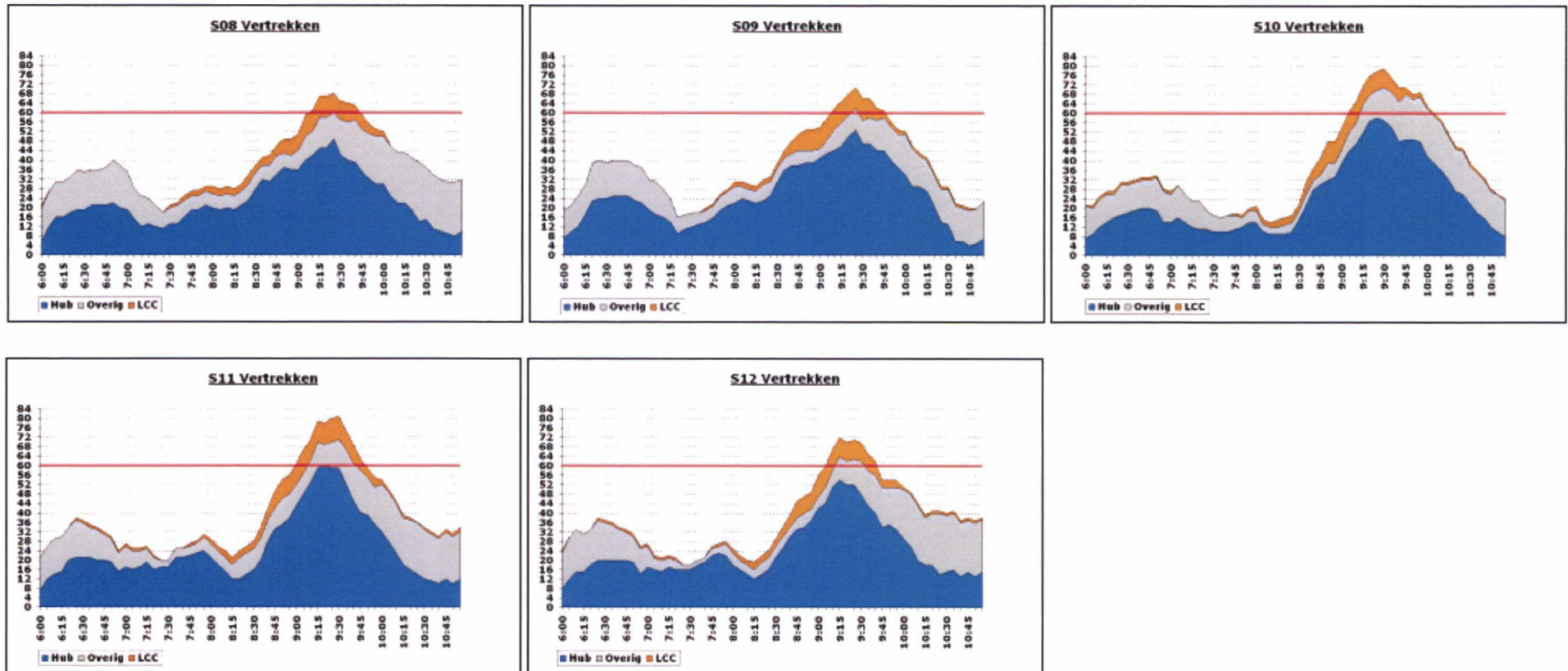




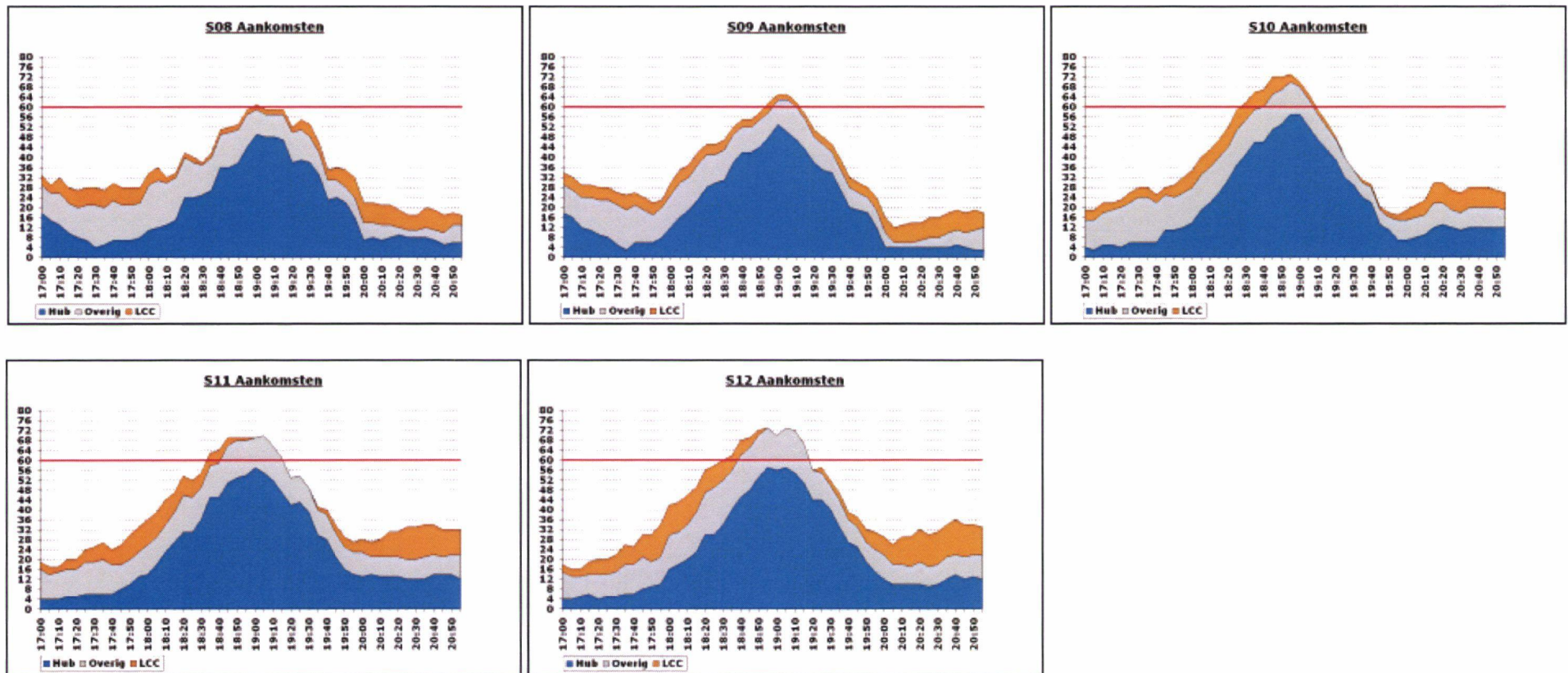
Blok 2 departures uitgelicht: ontwikkeling voortschrijdend uur (5 minuten intervals)

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



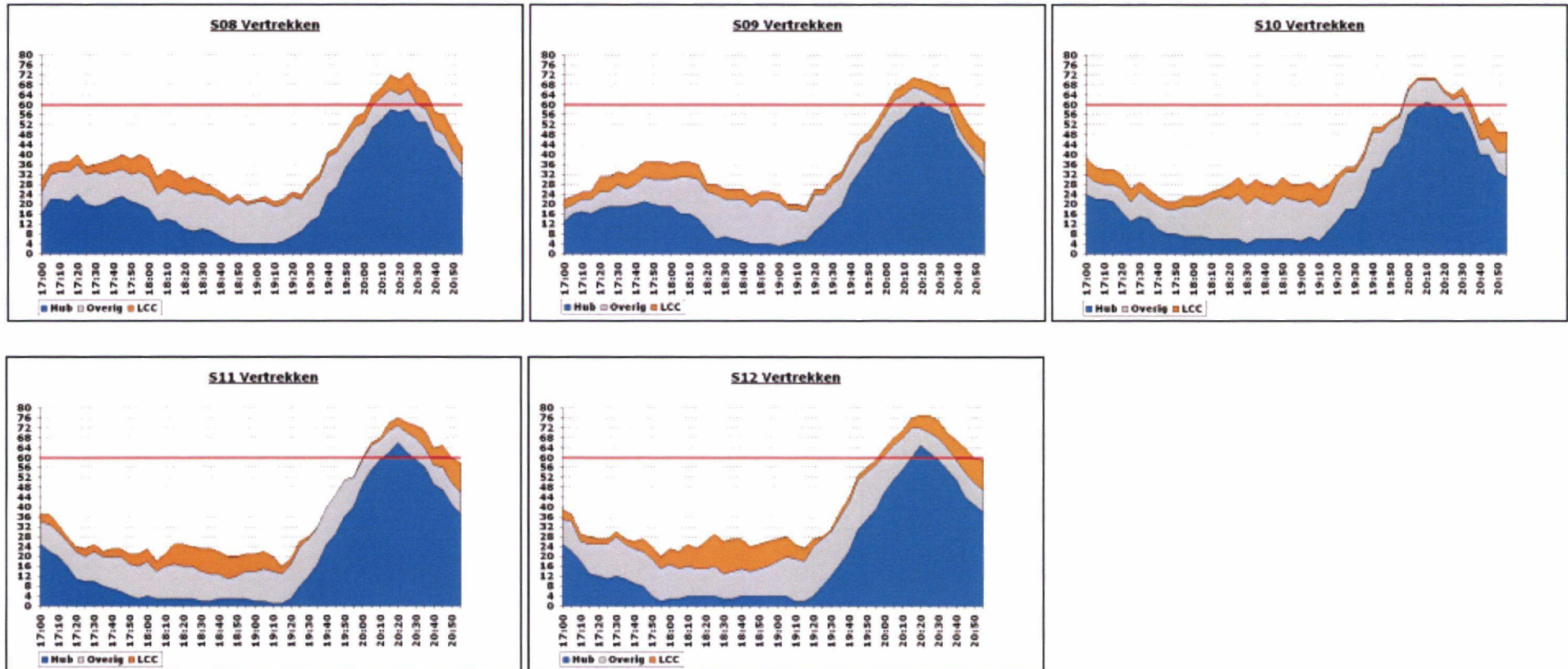
Blok 6 arrivals uitgelicht: ontwikkeling voortschrijdend uur (5 minuten intervals)

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



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

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



Inhoud

Definities en VTB forecast

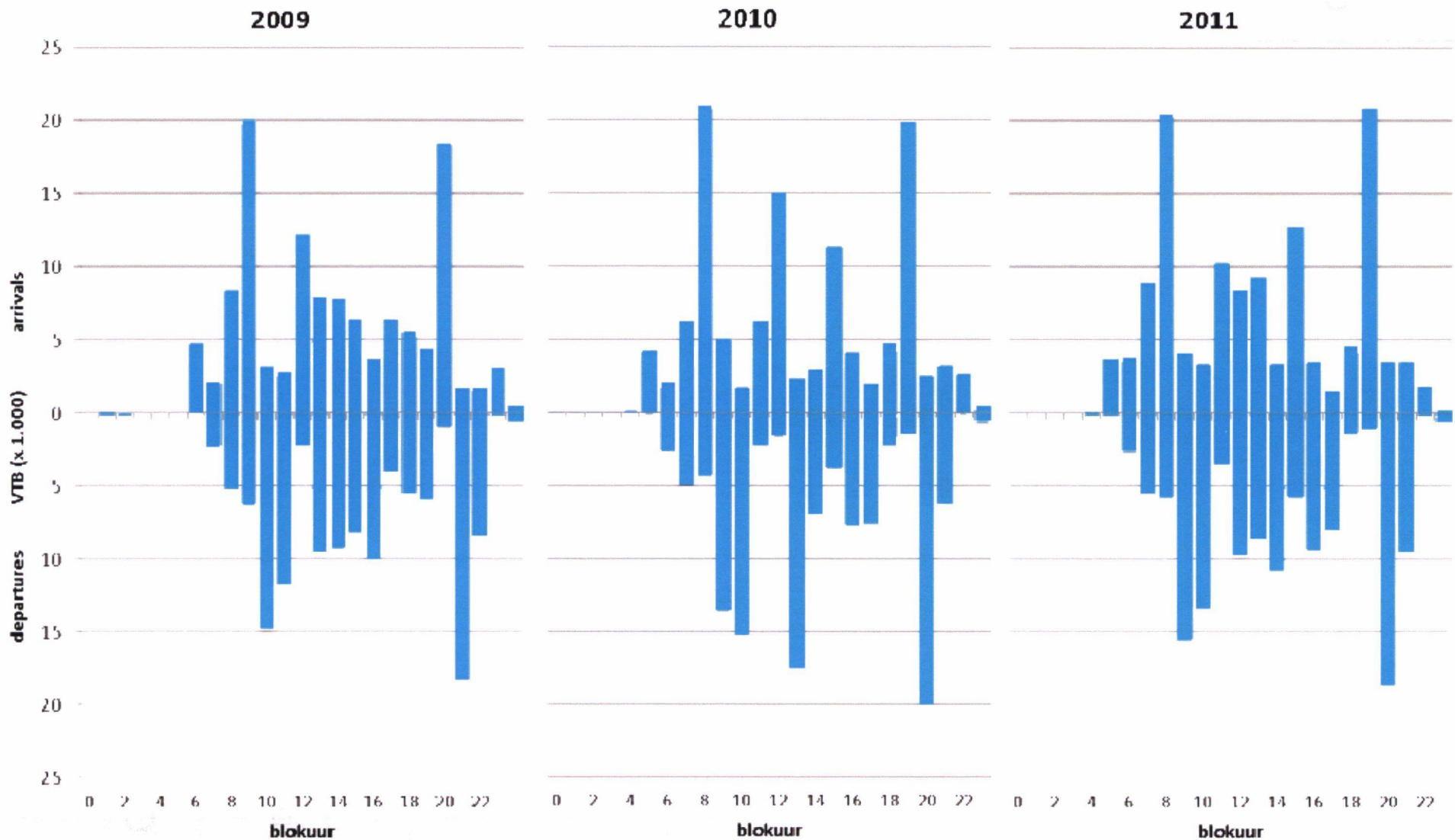
Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

Hub segment (pax): volledig in netwerkvisie segment 1

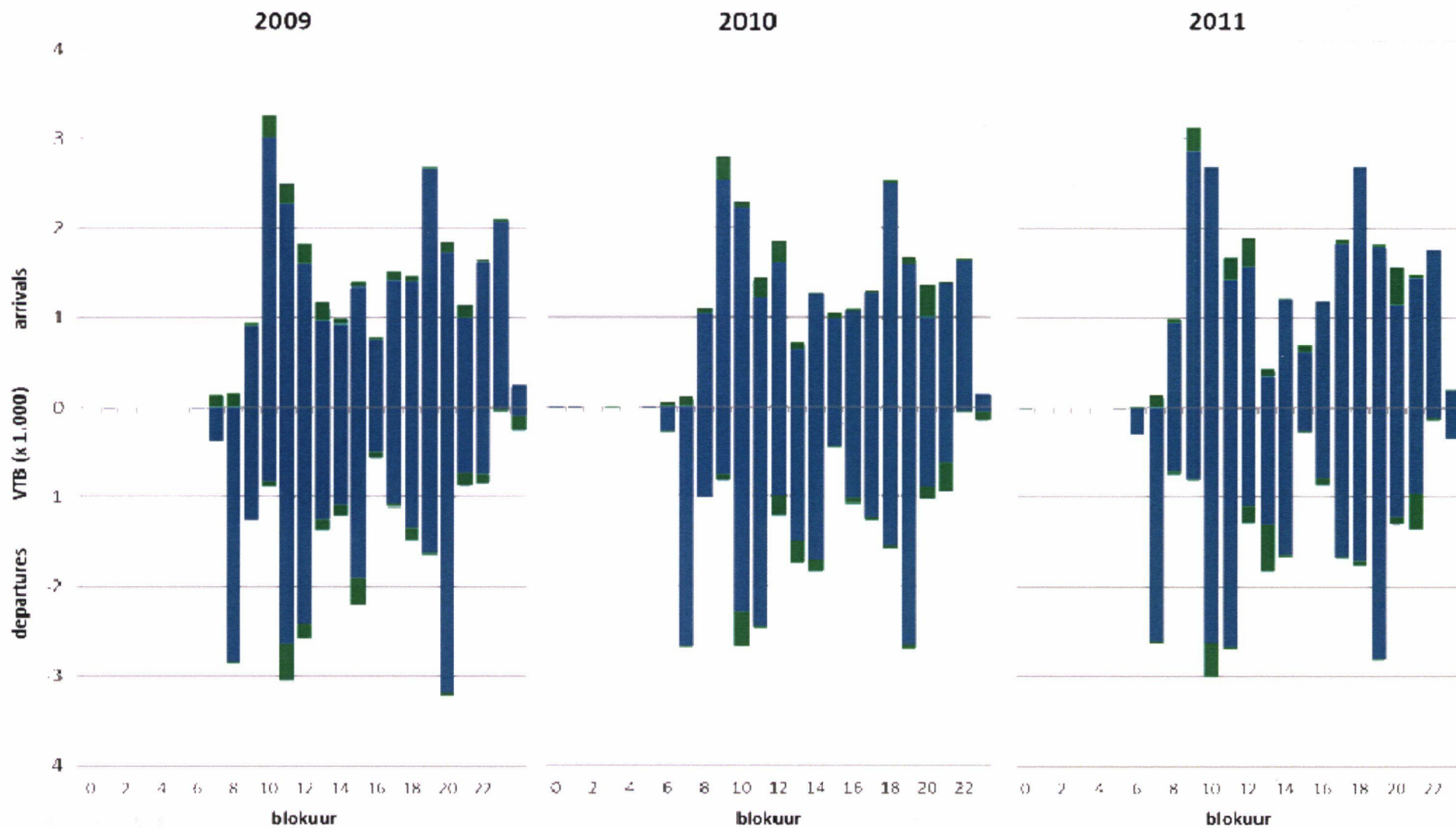


27 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continu Onderzoek, AAS



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

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

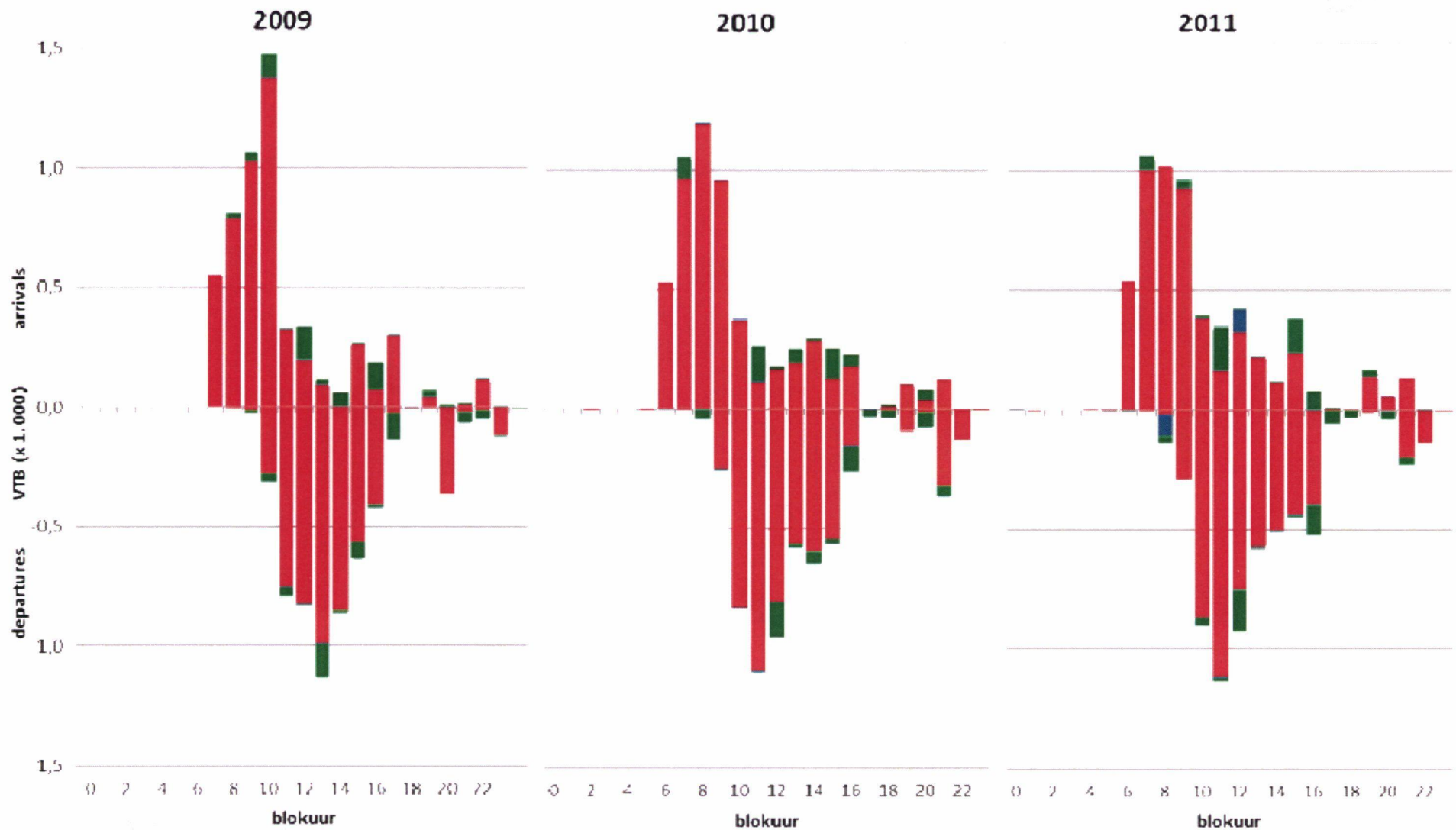


28 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continuu Onderzoek, AAS



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

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

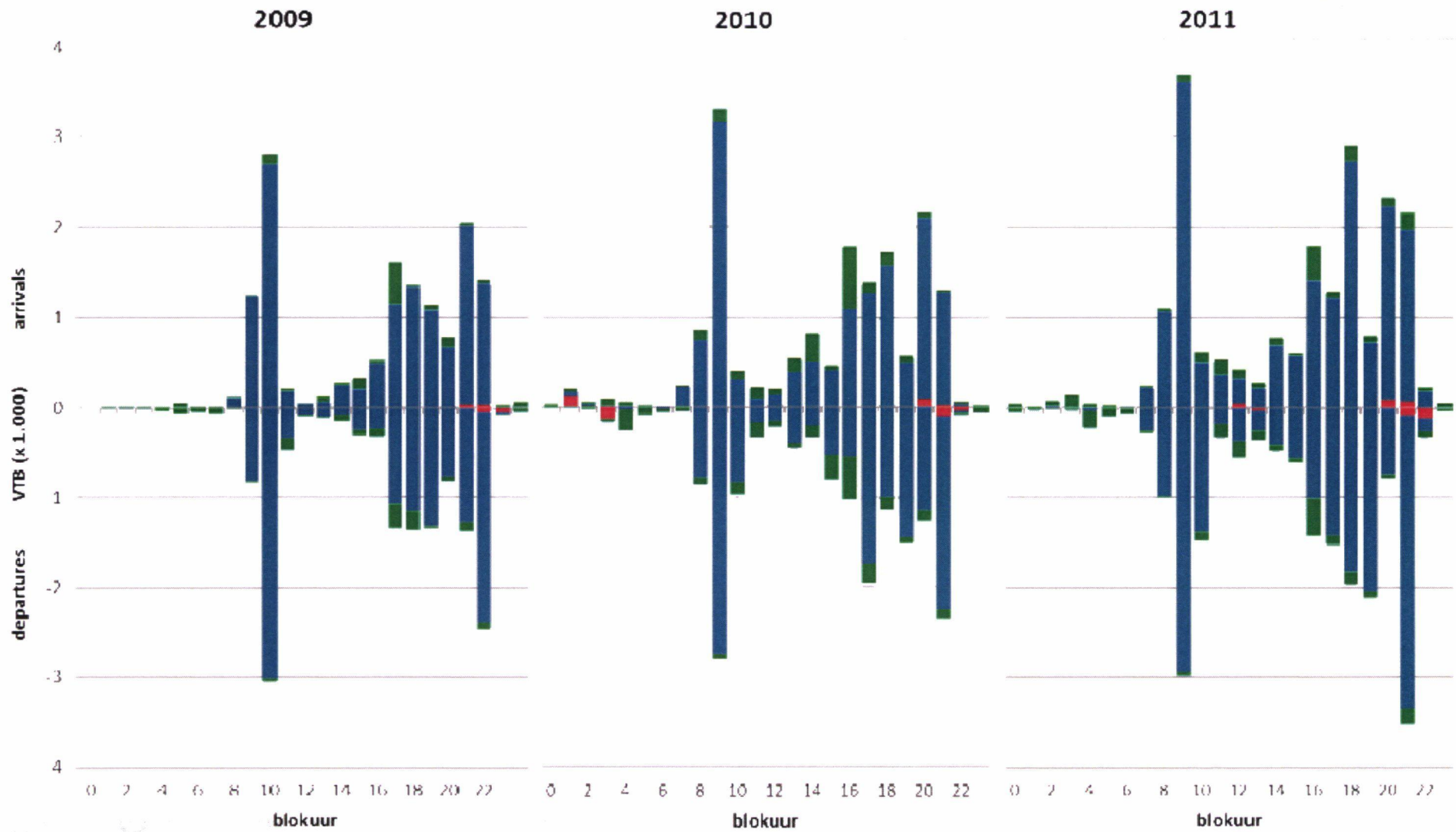


29 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continu Onderzoek, AAS



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

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

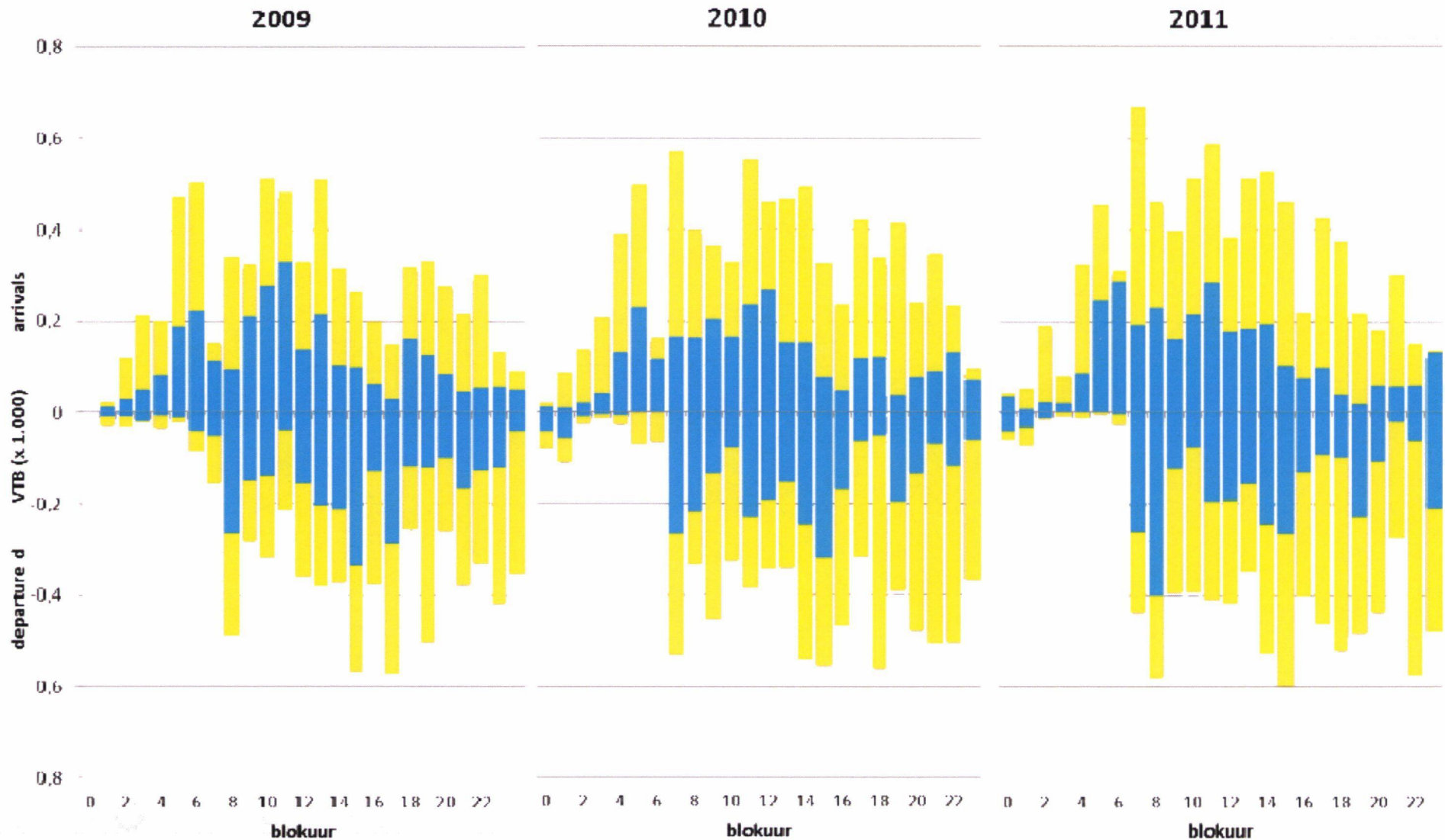


30 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continuu Onderzoek, AAS



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

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

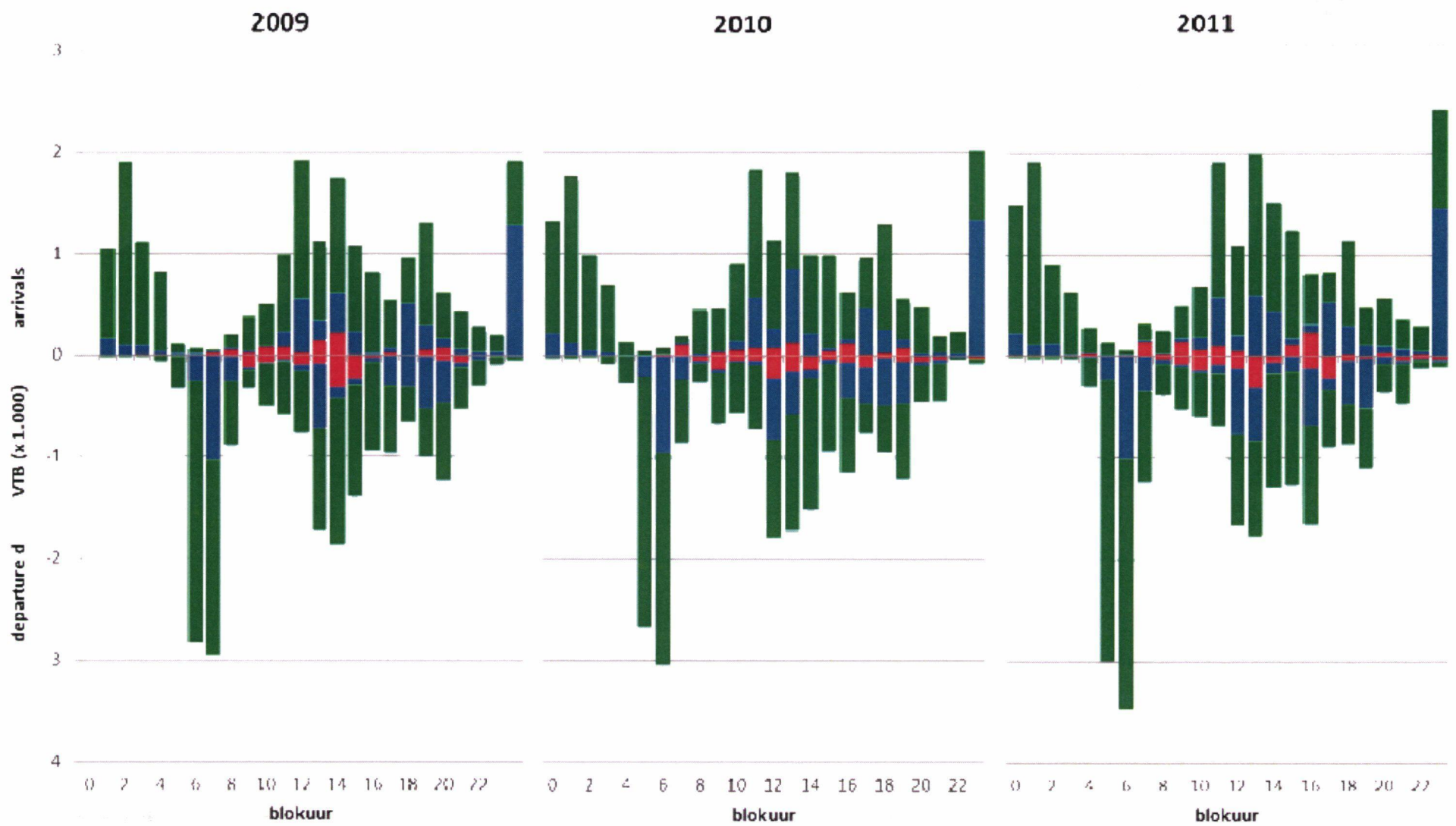


31 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continu Onderzoek, AAS



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

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



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



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

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%
totaal		423	423	0	100,1	0,0%	totaal	423	423	0	100,1	0,0%

DGB

Van: [REDACTED]@KLM.COM]
Verzonden: maandag 11 juni 2012 17:48
Aan: [REDACTED] - DGLM
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: stuurgroep selectiviteit 13 juni
Bijlagen: CONCEPTBRIEF He...nanNijhuis_pc_AO.doc

Hierbij de brief met in track changes onze op/aanmerkingen.
We hebben het inhoudelijk grondig met Daniel doorgesproken.
Daar waar we het niet met elkaar eens zijn is het aangegeven.
Mocht je nog vragen hebben dan hoor ik het graag.
Dank

From: [REDACTED]@schiphol.nl]
Sent: Friday, June 08, 2012 3:17 PM
To: [REDACTED] Th - AMSOY; [REDACTED]@minienm.nl]; [REDACTED]
Subject: stuurgroep selectiviteit 13 juni

Allen,

Bijgaand de concept agenda en de stukken ten behoeve van de stuurgroep selectiviteit van 13 juni as. De concept brief als ook de nadere analyse verkeer in de pieken zullen worden nagezonden.

Met vriendelijke groet,

 Please consider the environment before printing this e-mail

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

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

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 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 + Uittijning: 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% algehang het piek uur.¹

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.²

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-lijndiensten, vallen midden in het hart van het ochtendblok (2) -2 van KLM en partners. De ontwikkeling van LCC's en OC-lijndiensten 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 genestelt. Met name in blok 6 De vertrekken van LCC vindengroeien 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

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

² 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 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.

Van: [redacted] DGLM
Verzonden: dinsdag 24 april 2012 9:51
Aan: [redacted]
CC: [redacted] - DGLM
Onderwerp: [redacted] selectiviteit

Ik heb even met [redacted] bekeken of we de SG van 3 mei a.s. moeten verzetten maar ze wil hem toch graag door laten gaan. Wat haar betreft zou de agenda zijn:

- Extra analyse van pieken (per 20 min vanaf 2006)
- Bespreken operationaliseren matrix per blokje
- Toelichting aanpak Luchthavensysteem Schiphol- Lelystad

Ellen wil ook een conceptbrief opstellen aan Jos en Peter n.a.v. hun discussie over niet-mainportgebonden verkeer in de pieken, toename van niet mainportgebonden verkeer op Schiphol na aantreden van [redacted] en een verschil in definities. Op basis van hetgeen we in de stuurgroep zijn overeengekomen m.b.t. de definities en de conclusies obv de presentatie Ontwikkeling Mainport Traffic kunnen we wat [redacted] betreft zodoende deze discussie afronden.

Ik hoorde [redacted] dat er ook een datum wordt gezocht voor de workshop nachtslots ihkv Alders. Ik kan op alle voorgestelde data. Ik zal even op korte termijn een verslagje maken van de vorige stuurgroep.

Van: [redacted]@schiphol.nl]
Verzonden: dinsdag 12 juni 2012 10:25
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: Stuurgroep selectiviteit: nazending concept brief
Bijlagen: 20120612_CONCEPTBRIEF HartmanNijhuis_pc_AO_v0.1.doc

Allen,

Hierbij de concept brief in concept ter bespreking in de Stuurgroep selectiviteit van morgen. De inhoud is grondig doorgesproken en daar waar we het niet met elkaar eens zijn is het aangegeven. De stuurgroep vergadering vangt morgen om 1730 uur aan in de Glazen zaal op de Plesmanweg.

Met vriendelijke groet,



 Please consider the environment before printing this e-mail

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

CONCEPTBRIEF (W11-12) 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 (). 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 zijn door de volledige stuurgroep onderschreven.

1. Definities van segmenten

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

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**

Het aandeel van segment 1 (Hub) bedraagt in 2011 ca. 63% van het totale aantal vliegbewegingen op Schiphol ten opzichte van 60% in 2006. Het aandeel LCC in vliegtuigbewegingen bedroeg in 2007 6,9% (incl. LCC-deel HV 8,8%). In 2012 zal dit gestegen zijn naar 9,6% (incl. LCC-deel HV 12,2%). Dit percentage is hoger dan in ons omringende Mainports (LCC share CDG 8%, FRA 1,5% en LHR 1,3%). Het aandeel van de overige carriers (flag carriers en leisure carriers) neemt daarentegen af (ten gunste van Lowcost carriers en hub segment), van 24% in 2006 tot 21% in 2011.

- **Ontwikkeling verkeer in de nacht**

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

- **Ontwikkeling verkeer segment 1**

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

- **Ontwikkeling overige verkeerssegmenten in de pieken**

- 1) Tussen 10.00-17.00u (LT) is er een lage tot zeer lage benutting door het LCC segment van de infrastructuur (LCC bezetten vooral de dagranden). **Vwb AAS mag deze opmerking eruit.!**
- 2) LCC aankomsten en vertrekken, alsmede een aantal OC-lijndiensten, vallen midden in het hart van het ochtendblok (2) van KLM en partners. De ontwikkeling van LCC's en OC-lijndiensten in dit blok is echter al wel jaren min of meer constant (slot "setjes" nauwelijks te maken).
- 3) Wel zien we dat LCC verkeer zich in de aankomstblokken vooral aan de randen nestelt. Met name in blok 6 groeien de vertrekken van LCC, mede door verschuiving van het blok, echter richting het hart . (tussen 2010 en 2012 van 8 naar 14 bewegingen in het uur). **Vwb AAS mag deze opmerking tussen haakjes eruit.!**
- 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.
- 5) Het Full-Freighter segment en Transavia opereren überhaupt buiten de pieken (maar beide segmenten hebben zich in genoemde jaren nauwelijks ontwikkeld).

3. Stand van zaken uitvoering convenant selectiviteit

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

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

Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is door Schiphol het selectiviteitscriterium nader uitgewerkt in een presentatie. 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?

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 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 stuurgroepverband 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.

2A

Conceptagenda overleg voortgang/uitvoering Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol

Datum en tijdstip: 11 augustus van 17.30-18.30 (check)

Aanwezig:

Ad Rutten, Schiphol

Ype de Haan, KLM

Jeroen Fukken, VenW

PM: VROM is op dit moment niet uitgenodigd voor dit overleg. Dit strookt niet met het feit dat VROM medeondertekenaar van het convenant is.

Locatie: KLM Hoofdkantoor

Aanleiding

In het Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol is afgesproken dat partijen tweemaal per jaar bijeen komen over de voortgang van de uitvoering van de afspraken uit het convenant, de marktontwikkelingen en de capaciteitsontwikkelingen en de daaraan verbonden procedures (art. 6.1 convenant).

Daarnaast spelen de ontwikkelingen rondom de Alderstafels in de regio Eindhoven en Lelystad ook een belangrijke, aan dit onderwerp gerelateerde, rol. De afspraken in het convenant vormen de basis voor een verdere ontwikkeling van de luchthavens in Lelystad en Eindhoven.

Hoofdvraag: hoe kan worden bewerkstelligd dat wat nu op 11 augustus wordt besproken (behoud en versterking mainport functie Schiphol) een heldere basis vormt voor het proces van Alders in de regio? Wat is daarvoor nodig? **[PM]**

Voorstel agendapunten

1. Gezamenlijke scopebepaling van het overleg
2. De huidige en verwachte marktontwikkeling en monitoring van netwerkqualiteit
3. Stand van zaken proces Alders in de regio
4. De (voortgang en timing voor de) capaciteitsontwikkeling op Eindhoven en Lelystad en de daaraan verbonden procedures in relatie tot de inzet van stimuleringsmaatregelen
5. Nadere uitwerking stelsel van samenwerkende luchthavens; timing en proces
6. Voortgang overige maatregelen uit het convenant (zoals local rules)

Hierna wordt per agendapunt ingegaan op het doel en een korte toelichting gegeven. Waar relevant zijn beslisapunten opgenomen.

1. Gezamenlijke scopebepaling

Doel: Bepalen vaste agendapunten, deelnemers etc.

In het convenant is afgesproken tweejaarlijks bijeen te komen over de voortgang van de uitvoering van de afspraken uit het convenant, de marktontwikkelingen en de capaciteitsontwikkelingen en de daaraan verbonden procedures.

De agenda is volgens de afspraken uit het convenant opgezet. Daarnaast zijn enkele punten toegevoegd vanuit de actualiteit (economische crisis, Alders in de regio,).

De vraag hierbij is of de ondertekenaars van het convenant de enige betrokkenen zijn. Voor dit overleg is ook KLM uitgenodigd.

Beslisapunten:

- Bredere invulling van het convenant: nu de regionale tafels van Alders er zijn, is de uitvoering van de afspraken uit het convenant onlosmakelijk

verbonden met de uitvoering van de (toekomstige) Aldersafspraken in de regio. Hoe wordt dit gezien?

- Deelnemers komende overleggen
- Inhoud volgende overleg: wat heb je nodig (marktprognoses, ontwikkeling regio)?
- Hoe zorg je ervoor dat wat op 11 augustus wordt besproken een heldere basis vormt voor het proces van Alders in de regio? Wat heb je daarvoor nodig? **[PM]**

2. Huidige en verwachte marktontwikkeling en monitoring netwerkqualiteit

Doel: bespreken van (het monitoren van) netwerkqualiteit in het kader van de marktontwikkeling.

- Betekenis netwerkqualiteit
 - a. Behoud van het huidige netwerk;
 - b. Versterking van het netwerk: beter uit de crisis komen dan andere EU luchthavens.
- Hoe ga je dit bewerkstelligen (monitoren)?
- Koppeling netwerk met ruimtelijke-economische ontwikkeling regio (**PM:** structuurvisie?).

Beslispunten:

- Betekenis netwerkqualiteit
- Invulling monitoren van netwerkqualiteit (afspraken).

3. De (voortgang en timing voor de) capaciteitsontwikkeling op Eindhoven en Lelystad

Doel: afstemming afspraak ontwikkeling regionale luchthavens (art. 2.3):

'Partijen spannen zich ervoor in dat voor 31 december 2015 of zoveel eerder als de grens van 510.000 vliegtuigbewegingen bereikt wordt, extra capaciteit op de regionale luchthavens van in totaal circa 35.000 vliegtuigbewegingen gerealiseerd kan worden met inachtneming van de daarvoor geldende wettelijke normen.'

Beslispunten:

- Betekenis covenant in samenhang met marktprognoses voor de ontwikkeling van de regionale luchthavens in Eindhoven en Lelystad (en dus het Aldersproces).
- Wanneer heb je wat nodig? Wat is nu de termijn?
- Met elkaar afspreken wat de betekenis is van de huidige marktprognoses.

4. Stand van zaken proces Alders in de regio

Doel: bespreken stand van zaken Alders in de regio.

De planning was dat de heer Alders eind juni een advies uit zou brengen. Dit is om de volgende redenen beperkt gebleven tot een tussentijdse terugkoppeling van het proces:

- Marktontwikkeling (door aanhouden mondiale crisis) leidt bij sectorpartijen tot rationalisatie ten aanzien van behoefte/investeringsmomenten in regionale luchthavens (zowel Lelystad als Eindhoven).
- Inhoudelijke verdieping nodig (bijv. luchtruim rond Lelystad) om advies te kunnen geven over de haalbaarheid en maakbaarheid van ontwikkeling luchthavens.
- Bestuurlijk draagvlak en condities daarvoor nog niet voldoende scherp om tot advies te kunnen komen.

De heer Alders is hierop door de Minister VenW gevraagd om samen met de marktpartijen nogmaals naar de prognose te kijken en aan te geven welk tijdpad

voor het behalen van 580.000 vliegtuigbewegingen op dit moment geldt. Hierbij moeten ook de consequenties voor de (timing van) de gemaakte afspraken worden gezien.

Op 26 augustus is een overleg gepland tussen KLM, Schiphol, LVNL, Alders en VenW welke wordt voorbereid door de heer Alders.

Beslispunt:

- Gevolgen weergeven van (eventuele) verandering in tijdsfad convenant selectiviteit voor het proces Alders in de regio.

Actiepunt:

- Formuleren van doelstelling/uitkomst overleg 26 augustus.

5. Nadere uitwerking stelsel van samenwerkende luchthavens; timing en proces

Daarnaast spelen de volgende punten:

- Stelsel van samenwerkende luchthavens (RBML, netwerkkwaliteit): wat betekent dit? Verwachtingen over en weer, hoe dit gaan bewerkstelligen in de komende jaren (welke signalen heb je nodig om bijv. selectiviteit in te gaan zetten op Schiphol en vervolgens ruimte te creëren op regionale luchthavens?)

Voor Schiphol/KLM: 'ongewenste concurrentie' voorkomen ten gevolge van uitbreiding van de regionale luchthavens.

6. Voortgang overige maatregelen uit het convenant (zoals local rules)

- Ontwikkelen van stimuleringsmaatregelen niet-mainportgebonden verkeer voor 2012 (art. 3.1)
- Slotallocaties (art. 4)
- Ontmoediging operaties met 'onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen (art. 5): zie brief Alders.

03-12-2010

Verslag bespreking AAS - I&M i.h.k. van het Convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol'

Datum: 3 december 2010

Aanwezig: J. Fukken,

A. Ruffen €

I. Marktontwikkeling Schiphol

A. Prognoses

I&M constateert dat tussen de huidige prognose (in 2015-2016 wordt 485.000 gehaald) en die van een jaar geleden (in 2020-2025 wordt 485.000 gehaald) een groot verschil zit. Vorig jaar was de verwachting zeer negatief en nu weer zeer positief. I&M vraagt zich af wat dan nog de waarde is van de prognose voor verkeer en vervoer. AAS geeft aan dat prognoses altijd op de dan bekende informatie en inzichten tot stand komen. De vorige prognoses hadden overigens een bandbreedte die overlapt met de bandbreedte van de huidige prognoses. KLM heeft ook een wezenlijk ander beeld geschetst dan een jaar geleden.

I&M vraagt of marktscenario's niet robuuster te maken zijn. De markt vraag moet toch omgezet kunnen worden naar meer robuuste scenario's waarin naast verkeer en vervoer prognoses ook investeringen, capaciteitregulering en andere maatregelen die invloed hebben op het groeitempo zijn verwerkt. AAS geeft aan hier met elkaar ook meer grip op te willen krijgen en tot meer robuuste prognoses/scenario's willen komen. Daarbij is de inbreng van KLM echter essentieel.

B. Concreet 5 jarenplan onder convenant maken.

I&M is van mening dat AAS meer aandacht dient te besteden aan het formuleren van specifieke maatregelen ter versterking van segment 1 en 2. I&M is ook voorstander van het maken van meerjarenafspraken met KLM over inzet capaciteit, investeringen tarieven etc. vergelijkbaar met afspraken die concurrenten in het buitenland hebben gemaakt.

Zowel AAS als I&M acht het noodzakelijk in het kader van het Convenant behoud mainport dat er samen met KLM nieuwe mijlpalen voor groei worden vastgesteld als basis voor nieuwe convenantafspraken. Als ook een uitvoeringsplan waarin wordt aangegeven hoe de sector verdere groei kan 'verdienen' na 2020. Hiervoor zijn ook robuuste scenario's noodzakelijk.

II. Status capaciteitsontwikkeling regionale luchthavens

AAS vraagt aandacht voor de autonome groei op Eindhoven versus groei op Schiphol en de timing van het luchthavenbesluit voor Eindhoven en het vrijgeven van de dan ter beschikking komende capaciteit. Hoe kan het Rijk bijdragen aan de oplossing van het probleem van te vroeg vrijgeven van capaciteit op Eindhoven zodat er straks geen ruimte meer bestaat voor het accommoderen van niet mainport gebonden Schiphol verkeer?

I&M geeft aan daar terdege rekening mee te willen houden bij de Luchthavenbesluiten en vindt voorts dat er een pakket aan stimuleringsmaatregelen moet komen van de zijde van AAS en van de zijde van Eindhoven Airport. AAS moet met EIN gezamenlijk capaciteitmodel verder uitwerken. I&M zal ook zelf nagaan in hoeverre regelgeving daar aan kan bijgedragen.

Lelystad: I&M geeft aan dat altijd de bestaande lijn met betrekking tot luchtverkeersleiding is aangehouden (verkeersleiding is pas aan de orde bij baanverlenging). De Regio wil vooruitlopend daarop LA+. Daarbij hebben I&M en AAS aangegeven dat eerst een safety case noodzakelijk is. Als zou blijken dat LA+ niet voldoende veilig is, dan is de vraag of volledige luchtverkeersleiding dan een optie is. I&M heeft altijd aangegeven procedureel mee te willen werken, mits er een zelfstandig sluitende businesscase is (mag dus niet drukken op One Group of Airports systeem) en het luchtzijdige probleem is opgelost (geen interferentie met Schiphol-verkeer). Aan de zijde van AAS is aangegeven dat nog steeds het standpunt wordt aangehouden dat in principe

luchtverkeersleiding pas in beeld komt na baanverlenging. Dit is alleen anders in het geval er een oplossing wordt gevonden voor het tekort dat ontstaat door invoering van luchtverkeersleiding bij een onverlengde baan en luchtverkeersleiding geen negatieve invloed heeft op de netwerkqualiteit van Schiphol. AAS heeft behoefte aan een heldere positiebepaling met betrekking tot Lelystad qua mogelijkheden en beperkingen in de tijd gezien de luchtruim problematiek. Dit maakt onderdeel uit van de Alderstafel Lelystad.

III. Voortgang overige maatregelen uit het convenant

A. Nacht

Over de nacht geeft I&M aan vast te houden aan de gemaakte afspraken aan de Alderstafel (max 32000 vtb) en vraagt of in het volgende reguliere overleg de aard van de nachtvluchten (waaronder het vracht segment) meer inzichtelijk kan worden gemaakt en dan met name het (vracht)verkeer dat voor de mainport van belang is.

B. Local rules:

AAS geeft aan dat voorstellen voor invoering van local rules in 2009 zijn ingebracht bij het Coordination Committee en toen onvoldoende werden gesteund door de aanwezige luchtvaartmaatschappijen. Local rules hebben bij het huidige verkeersvolume geen impact (geen schaarste aan capaciteit) daarnaast zijn de juridische mogelijkheden voor een local rule zeer beperkt en gegeven de positie van het Coordination Committee is het twijfelachtig of dergelijke local rules in de toekomst wel kans van slagen heeft. Omdat I&M hier tot dusverre niet bij betrokken is geweest, wordt afgesproken dat AAS haar laatste voorstellen ter kennisgeving stuurt aan I&M (Cor van Wijk en Rene Fennes) en samen met I&M kijkt naar verdere/andere mogelijkheden voor invoering van local rules.

IV. Hoe verder

Afgesproken is in ieder geval KLM te betrekken bij de voorbereiding van de volgende agenda voor het convenant overleg dat in januari 2011 zal plaatsvinden en daarvoor KLM ook uit te nodigen.

Afgesproken is dat AAS met KLM gaat praten over 5 jarenplan/mijlpalen voor groei/marktprognoses. Op basis van robuuste prognoses moet dan een vijfjarenplan (mijlpalen voor groei plan) worden opgesteld. Dit plan moet leiden tot enerzijds afspraken tussen I&M - AAS als convenantpartners en anderzijds AAS - KLM. In het plan zouden dan de volgende aspecten in samenhang met elkaar aan de orde moeten komen:

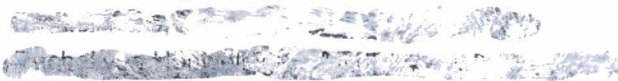
1. Capaciteitsontwikkeling op Schiphol en op de regionale luchthavens.
2. Uitwerking van wat op Schiphol te accommoderen en wat elders.
3. Hoe stimuleren we op Schiphol ontwikkeling netwerkverkeer?
 - a. Primair: segment 1 en 2.
 - b. Secundair: het zakelijke deel van categorie 3 en categorie 4.
4. Welke stimuleringsmaatregelen tbv mainportgebonden verkeer? (Local rule als belangrijke stimuleringsmaatregel, operationele maatregelen, tarieven en investeringen)
5. Investeringsplan om netwerkverkeer te kunnen accommoderen.
6. Welke stimuleringsmaatregelen voor verplaatsen van niet-mainportgebonden verkeer (local rule als belangrijke maatregel, operationele maatregelen, tarieven en investeringen) kunnen worden ingezet?
7. Planning van vrijgave capaciteit (door overheid) om verplaatsing niet-mainportgebonden verkeer naar regionale luchthavens te faciliteren waarbij ook de luchtzijdige problematiek van Lelystad onder ogen wordt gezien qua mogelijkheden en beperkingen in de tijd.

'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol'

Status convenantsafspraken

3 december 2010

Vorbereiding:



Agenda

Marktontwikkeling Schiphol

- mainportgebonden / niet-mainportgebonden & dag / nacht + vroege ochtend

Status capaciteitsontwikkeling regionale luchthavens

- (voortgang en timing voor de) capaciteitsontwikkeling op Eindhoven en Lelystad

Voortgang overige maatregelen uit het convenant

- mainportgebonden / niet-mainportgebonden & dag / nacht + vroege ochtend

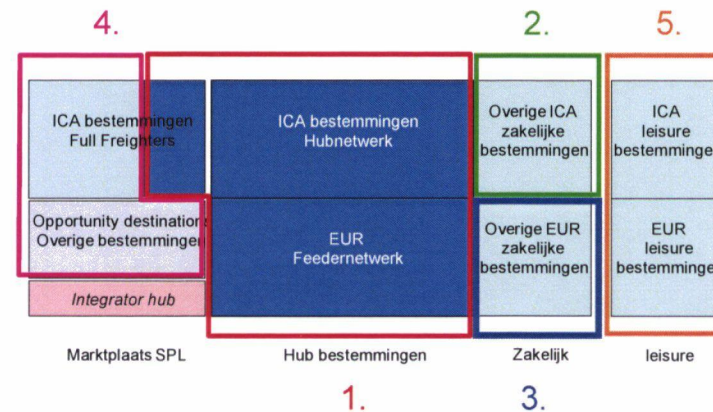
Hoe verder?

- Discussie: timing convenantsafspraken in het licht van de huidige ontwikkelingen (art. 6.3)
- Extra capaciteit volledig ingevuld door autonome regionale groei. Waar ligt dan de ruimte voor opvang niet-mainport gebonden verkeer?
- Ontwikkelingen rond andere regionale luchthavens (Twente, Maastricht, Eelde) n.a.v. recente uitspraken
- Terugkoppeling aan Alderstafel 14/12
- ...

Definitie mainportgebonden verkeer

4. Conclusie: definitie mainport gebonden verkeer

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

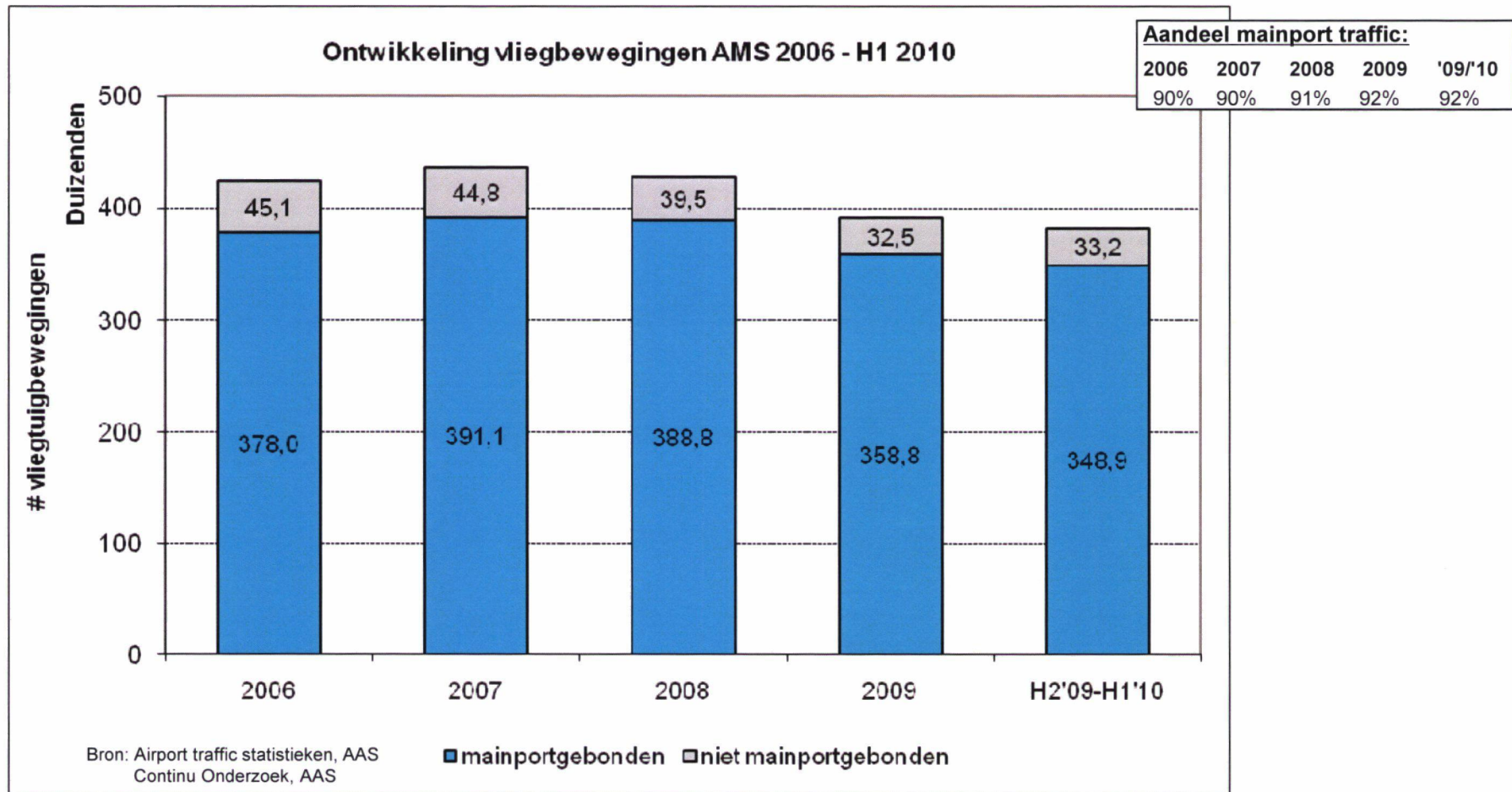


Segmenten:

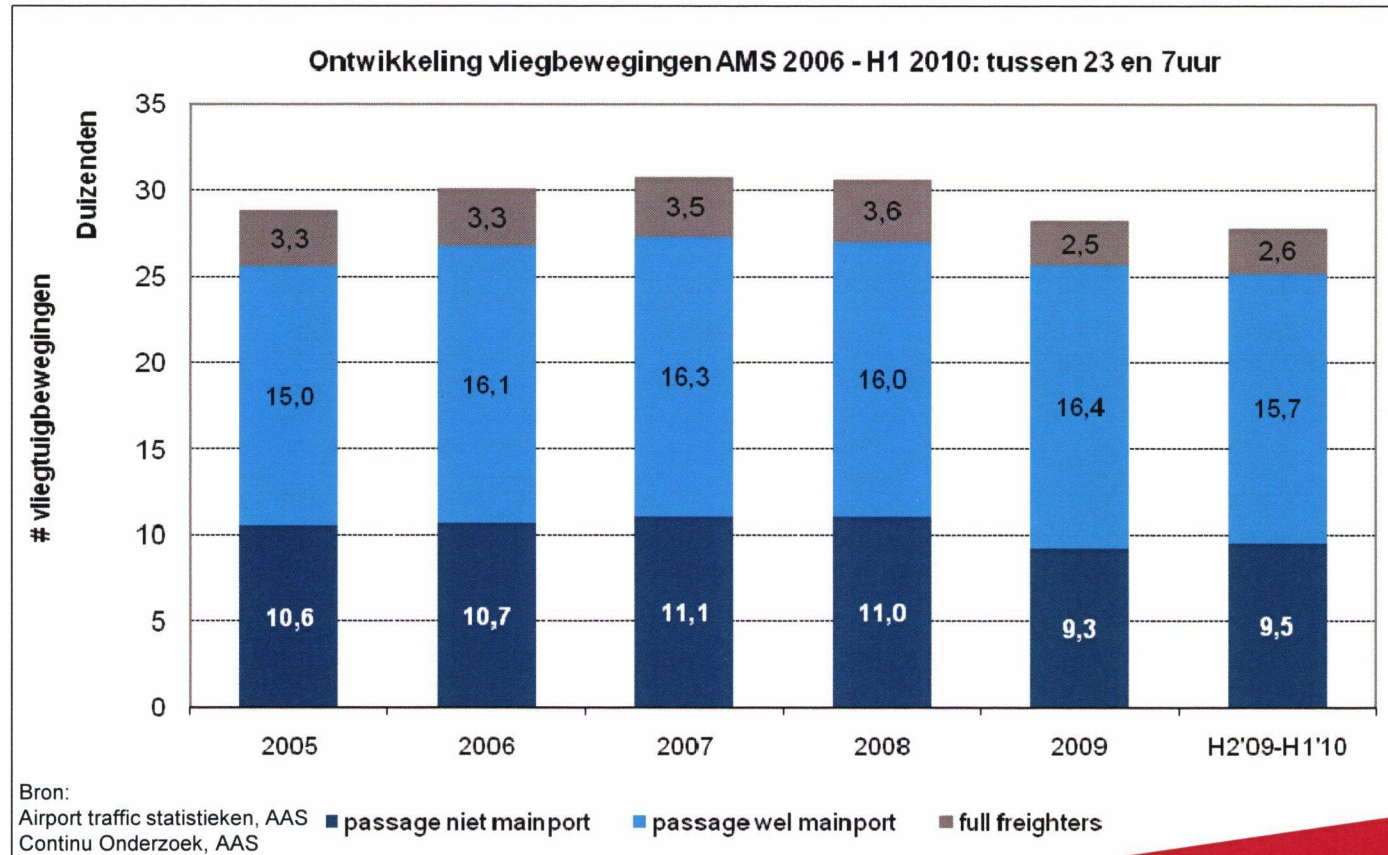
1. Hub operatie (pax + vracht)
2. Overige carriers zakelijke⁽¹⁾ ICA bestemmingen
3. Overige carriers zakelijke EUR bestemmingen
4. Vrucht
5. Leisure bestemmingen

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

Vliegbewegingen op AMS dalen door crisis en tickettax;
aandeel mainport gebonden* verkeer groeit licht naar 92%



Ook het verkeer in de nacht (23-7uur) daalt, met name in het niet-mainport gebonden verkeer en freighter segment

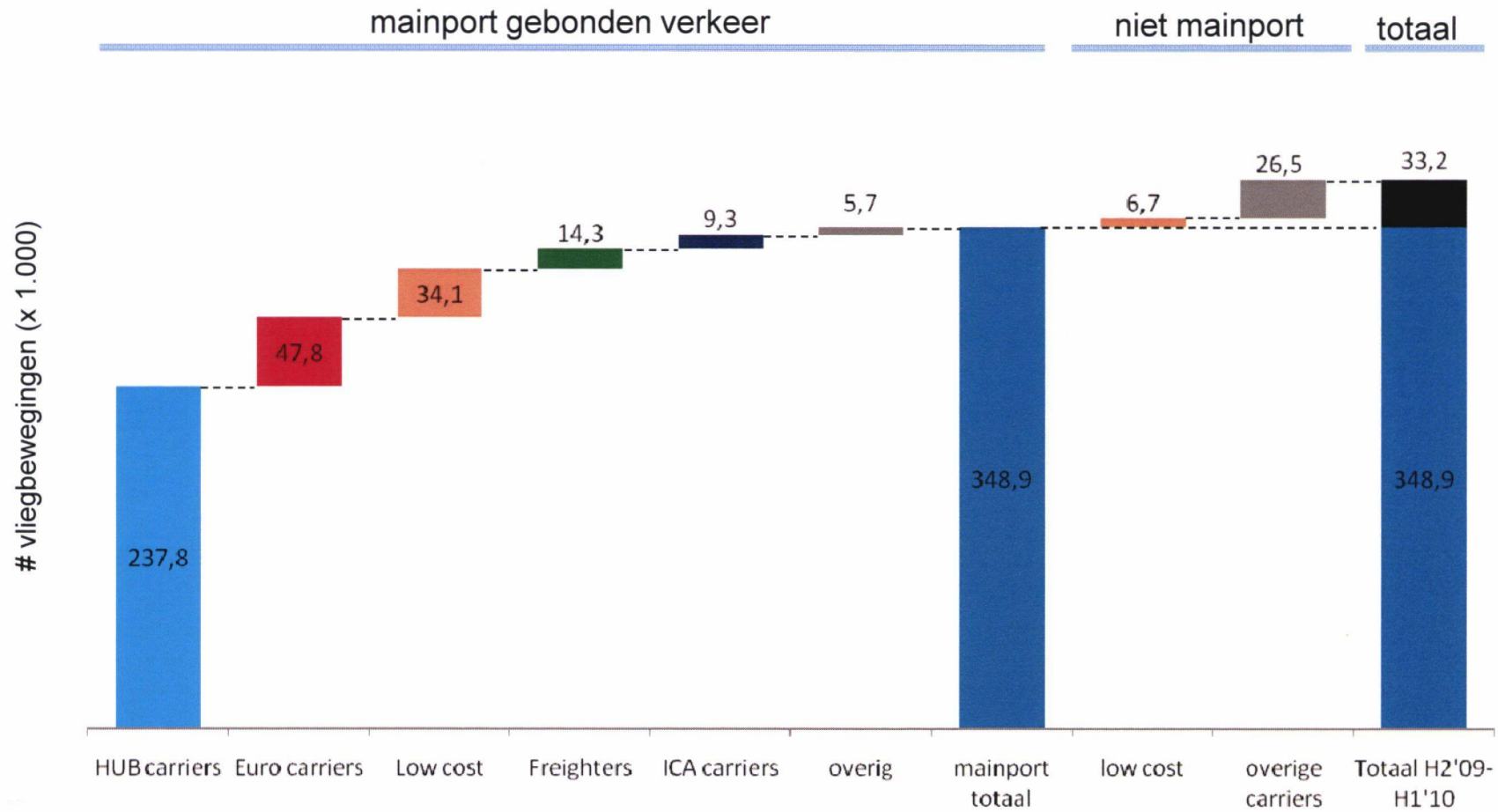


NB.

- Aantal uitgegeven slots voor nacht hoger; daardoor geen ruimte meer voor uitbreiding NL chartermarkt (Arkefly)! Oplossing?
- Geen alternatieve nachtcapaciteit beschikbaar op regionale luchthavens, ook in de toekomst niet voorzien

Grootste contributie mainport gebonden verkeer door Hub (69%), maar ook 84% van Low Cost is mainport gebonden

Periode:
H2 2009 - H1 2010

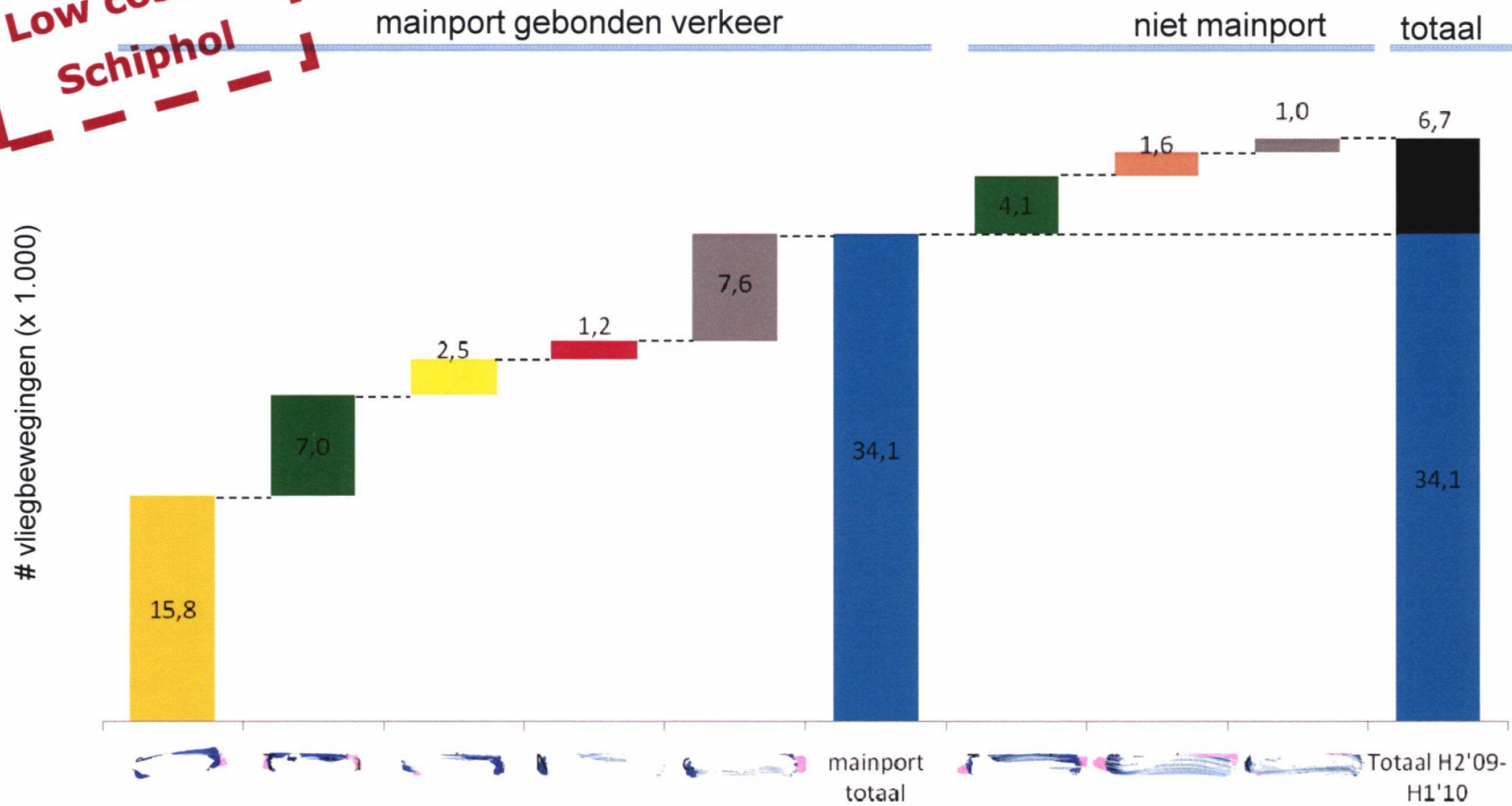


Low cost uitgelicht: 98% van mainport gebonden

verkeer op AMS is

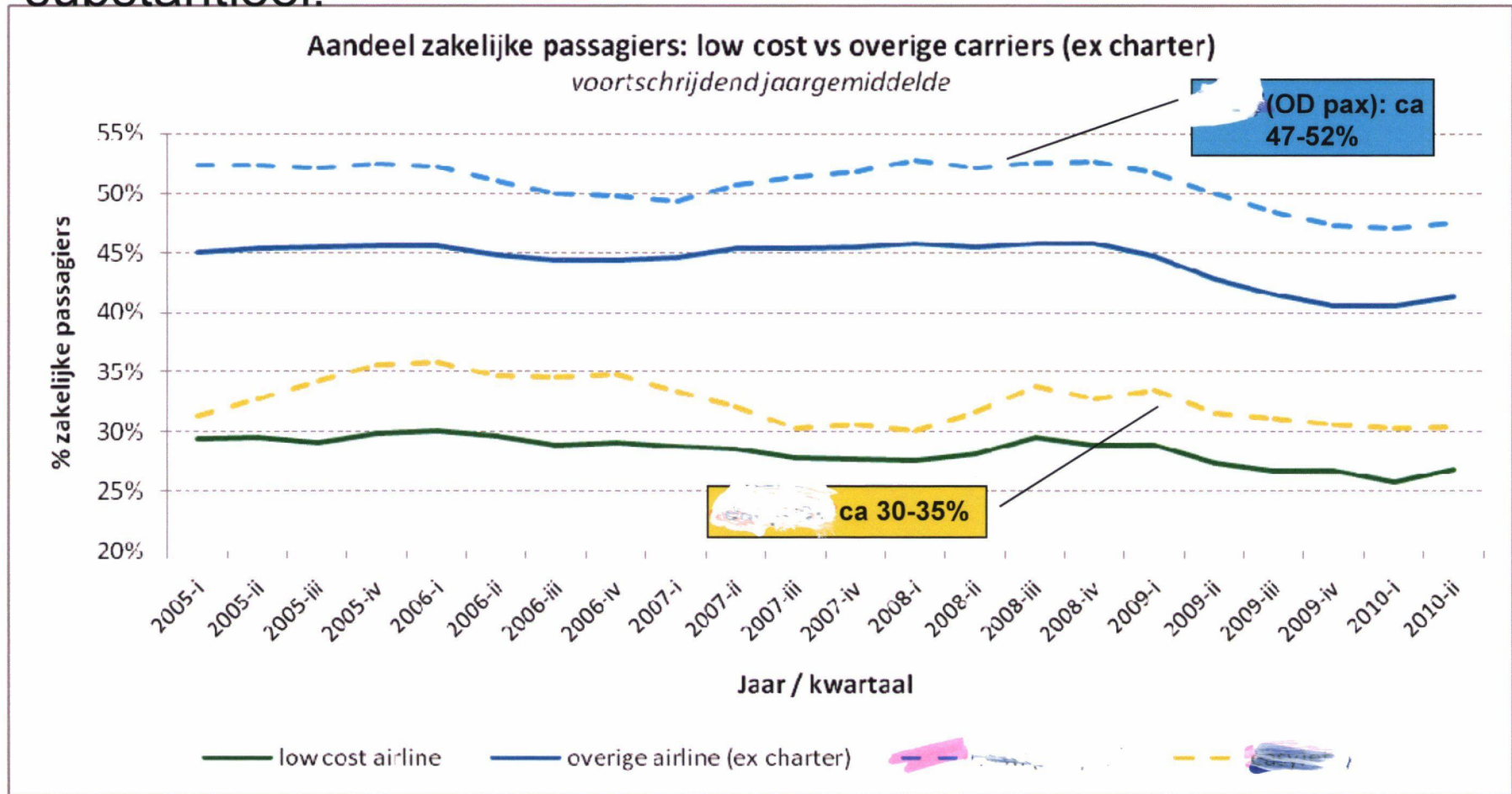
Periode:
H2 2009 - H1 2010

Low cost op Schiphol



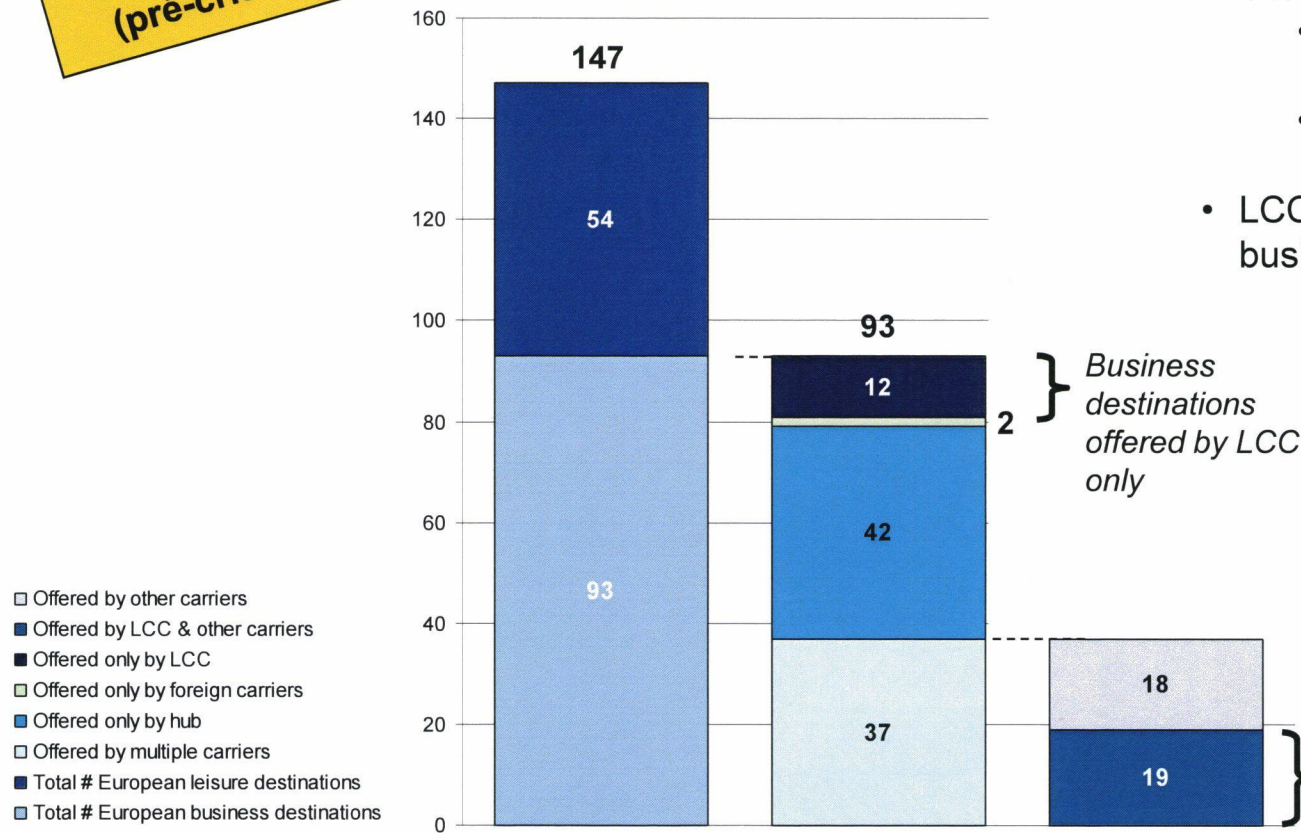
Bron: Airport traffic statistieken, AAS
Continu Onderzoek, AAS

Aandeel zakelijke pax op LCC vluchten weliswaar lager dan bij andere airlines, maar met 25-30% (ca. 30-35%) wel substantieel.



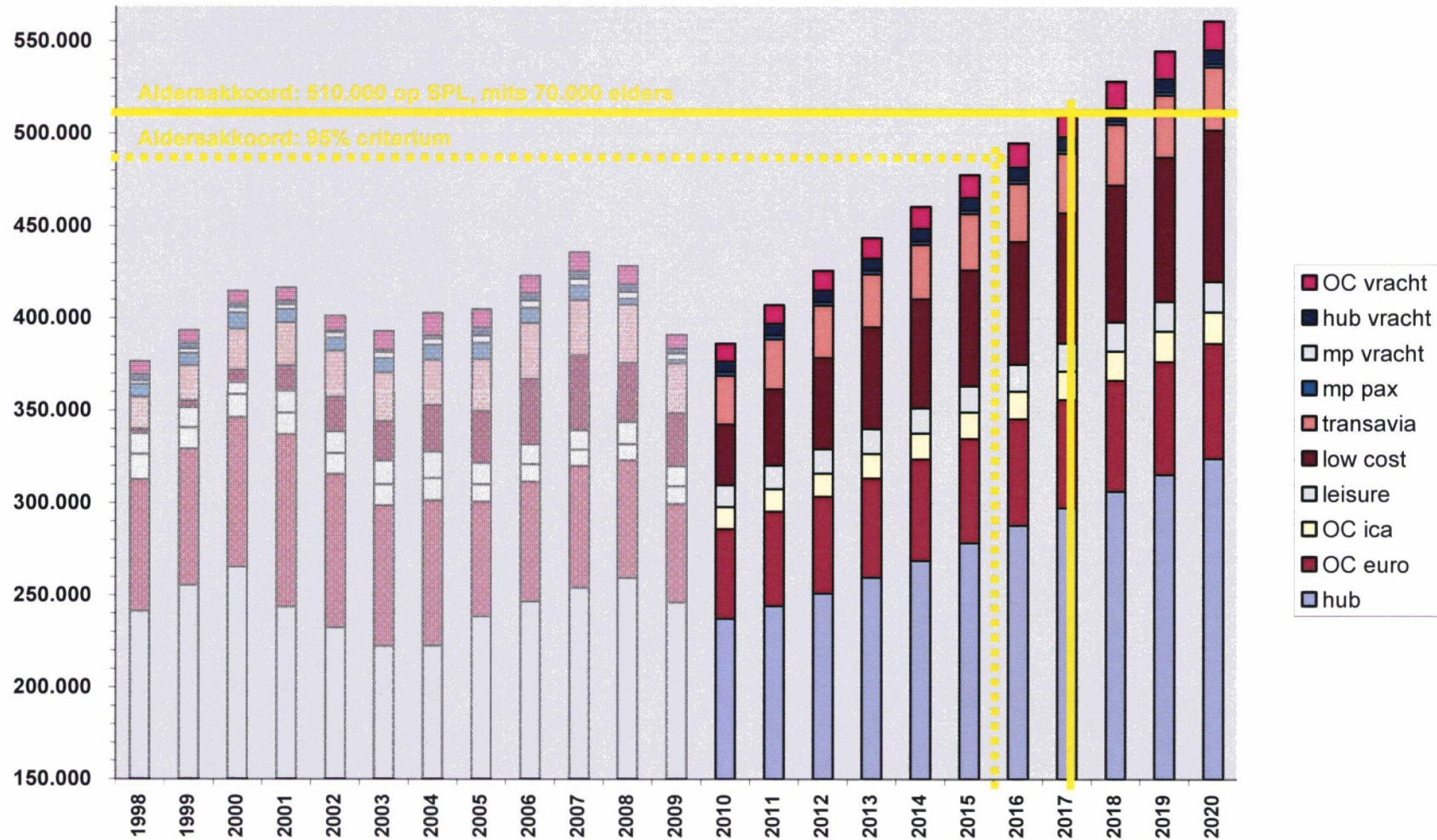
LCC levert unieke connecties met zakelijke bestemmingen en draagt bij aan het netwerk portfolio

**2008
(pré-crisis)**



- 147 European destinations...
 - ...of which 93 'business destinations'...
 - ...of which 31 are offered by LCC
- LCC add 12 unique destinations to the business destination portfolio

Verwachte verkeersontwikkeling



Agenda

Marktontwikkeling Schiphol

- mainportgebonden / niet-mainportgebonden & dag / nacht + vroege ochtend

Status capaciteitsontwikkeling regionale luchthavens

- (voortgang en timing voor de) capaciteitsontwikkeling op Eindhoven en Lelystad

Voortgang overige maatregelen uit het convenant

- mainportgebonden / niet-mainportgebonden & dag / nacht + vroege ochtend

Hoe verder?

- Discussie: timing convenantsafspraken in het licht van de huidige ontwikkelingen (art. 6.3)
- Extra capaciteit volledig ingevuld door autonome regionale groei. Waar ligt dan de ruimte voor opvang niet-mainport gebonden verkeer?
- Ontwikkelingen rond andere regionale luchthavens (Twente, Maastricht, Eelde) n.a.v. recente uitspraken Atsma / Haverkamp
- Terugkoppeling aan Alderstafel 14/12
- ...

Capaciteitsontwikkeling EIN en LEY

Eindhoven Airport

- Capaciteitsvraagstuk is primair benaderd vanuit regionaal perspectief.
- 'Aldersakkoord Eindhoven' creëert ruimte voor 25.000 extra vliegtuig-bewegingen voor de periode tot 2020, in een tweetal tranches nl. 10.000 extra bewegingen voor 2015 en nog eens 15.000 daarna bij positieve evaluatie en invulling van een aantal voorwaarden. Hiermee wordt hoofdzakelijk voorzien in de regionale capaciteitsvraag.

Lelystad Airport

- Het tot nu uitgevoerde luchtruim onderzoek maakt duidelijk dat partijen geconfronteerd worden met serieuze obstakels. De gesignaleerde interferenties in het luchtruim zijn zodanig dat met de sector en Defensie gezocht zal moeten worden naar mogelijke oplossingen. Het materiaal dat nu voorhanden is en de reeds gevoerde gesprekken maken duidelijk dat het niet eenvoudig zal zijn, maar ook niet onmogelijk lijkt. Ook de duurzame inpassing van een luchthaven vanuit het oogpunt van de natuur vraagt de nodige aandacht. Partijen aan de Tafel zullen daaraan de komende tijd verder werken en streven daarbij in het najaar te rapporteren over de luchtzijdige inpassing.
- Onderzoek naar luchtruim problematiek is pas in zomer 2011 afgerond. Dan pas wordt duidelijk in hoeverre het mogelijk is om LEY de gewenste capaciteit te creëren.

Agenda

Marktontwikkeling Schiphol

- mainportgebonden / niet-mainportgebonden & dag / nacht + vroege ochtend

Status capaciteitsontwikkeling regionale luchthavens

- (voortgang en timing voor de) capaciteitsontwikkeling op Eindhoven en Lelystad

Voortgang overige maatregelen uit het convenant

- mainportgebonden / niet-mainportgebonden & dag / nacht + vroege ochtend

Hoe verder?

- Discussie: timing convenantsafspraken in het licht van de huidige ontwikkelingen (art. 6.3)
- Extra capaciteit volledig ingevuld door autonome regionale groei. Waar ligt dan de ruimte voor opvang niet-mainport gebonden verkeer?
- Ontwikkelingen rond andere regionale luchthavens (Twente, Maastricht, Eelde) n.a.v. recente uitspraken Atsma / Haverkamp
- Terugkoppeling aan Alderstafel 14/12
- ...

Status local rules

Voorstellen

Stimulering mainportgebonden verkeer met local rule

Op grond van artikelen 4.1 en 4.2 dient Schiphol een voorstel te doen voor een local rule om bij toewijzing van nieuwe slots het hub- en mainportgebonden verkeer prioriteit te geven.

Ontmoediging operaties met 'onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen met local rule

In artikelen 5.1 en 5.2 is overeengekomen dat Schiphol een 'local rule' zal voorstellen ter (verdere) ontmoediging van operaties met 'Onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen.

Status:

Voorstellen zijn in 2009 ingebracht bij het Coordination Committee en werden onvoldoende gesteund door de aanwezige luchtvaartmaatschappijen.

Vervolg

Vooralsnog geen:

- local rules hebben bij het huidige verkeersvolume geen impact (geen schaarste aan capaciteit)
- juridische mogelijkheden voor een local rule zijn zeer beperkt
- gegeven de positie van het Coordination Committee is het twijfelachtig of een dergelijke local rule überhaupt kans van slagen heeft

Status operationele restrictie

Voorstel: ontmoediging operaties met 'onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen met operationele restrictie
Artikelen 5.3 en 5.4 stellen dat Schiphol operationele restricties zal invoeren om operaties met 'Onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen verder te beperken. Eind 2012 moet dit leiden tot een 'full ban' voor deze categorie vliegtuigen.

Status:

Op dit moment is de uitfasering van onderkant Hoofdstuk 3 vliegtuigen reeds een onomkeerbare trend, vooral ingegeven door veroudering van de vloot en de (zeer) hoge operationele kosten en brandstofkosten. Deze trend is op Schiphol ook duidelijk zichtbaar, zie onderstaande tabel:

Operationeel jaar	Aantal vtb's OH3	Aandeel OH3	Opmerkingen
2008	3374	0,8%	
2009	1335	0,4%	
2010	1100	0,3%	Aandeel en beschikbaarheid, alleen beschikbare vliegtuigen over moderne vloot

Vervolg

Geen, reductie 'inzet Onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen wordt gerealiseerd via tariefdifferentiatie. De verwachting is dat hierdoor ook het beoogde resultaat wordt bereikt.

Agenda

Marktontwikkeling Schiphol

- mainportgebonden / niet-mainportgebonden & dag / nacht + vroege ochtend

Status capaciteitsontwikkeling regionale luchthavens

- (voortgang en timing voor de) capaciteitsontwikkeling op Eindhoven en Lelystad

Voortgang overige maatregelen uit het convenant

- mainportgebonden / niet-mainportgebonden & dag / nacht + vroege ochtend

Hoe verder?

- Discussie: timing convenantsafspraken in het licht van de huidige ontwikkelingen (art. 6.3)
- Extra capaciteit volledig ingevuld door autonome regionale groei. Waar ligt dan de ruimte voor opvang niet-mainport gebonden verkeer?
- Ontwikkelingen rond andere regionale luchthavens (Twente, Maastricht, Eelde) n.a.v. recente uitspraken Atsma / Haverkamp
- Terugkoppeling aan Alderstafel 14/12
- ...

25-01-2011

MEMO selectiviteit

Welke reële bevoegdheden/middelen heeft Schiphol nu echt?

1. Inleiding

In de visie van Schiphol, KLM, LVNL en het Rijk zal de ontwikkeling van Schiphol moeten zijn gericht op behoud en versterking van de mainportpositie. De binnen de milieugrenzen beschikbare ruimte voor groei dient te worden benut voor het veiligstellen van de positie van Schiphol als mainport/hub en het verbeteren van de internationale concurrentiepositie. Om dit te realiseren zijn er aan de Alderstafel afspraken gemaakt. De Alderstafel afspraken omvatten een samenhangend en evenwichtig geheel van maatregelen om de nationale capaciteitsvraag zo goed mogelijk te accommoderen, waarbij de nadruk bij Schiphol ligt op mainportgebonden verkeer. En anderzijds de inzet van vliegtuigtypen met de best mogelijke milieuprestaties, dit teneinde de schaarse capaciteit op de mainport Schiphol optimaal te kunnen benutten = selectiviteit beleid.

Werkgroep van der Zee

In opdracht van de Schiphol Group en het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een werkgroep olv de heer van der Zee, de slotcoördinator, onderzoek gedaan naar verdergaande mogelijkheden van de (her)allocatie van luchtverkeer in Nederland. Dit heeft eind maart 2008 geresulteerd in een advies over selectiviteitsmaatregelen die mogelijk leiden tot de verplaatsing van luchtverkeer waardoor er capaciteit op de luchthaven Schiphol wordt gecreëerd. Selectiviteit is geen maatregel op zich doch een samenstel van maatregelen, allemaal gericht op optimale inzet van schaarse capaciteit.

In haar advies komt de werkgroep tot de conclusie dat selectiviteitsmaatregelen zullen moeten voldoen aan bestaande nationale en Europese regelgeving. Met name de Europese mededingingsregels stellen grenzen, in het bijzonder wanneer de interne markt verstoord dreigt te worden. In concreto verbiedt dit in ieder geval maatregelen die discrimineren op nationaliteit en luchtvaartmaatschappij, net als disproportionele maatregelen. Tenslotte wordt transparantie vereist. Het advies van de werkgroep van der Zee is o.a. vertaald naar het convenant selectiviteit waarin afspraken zijn gemaakt tussen SG en Rijk over de in te zetten maatregelen.

Deze notitie dient om een helder en transparant beeld te krijgen hoever de bevoegdheden van de exploitant reiken m.b.t. de in te zetten maatregelen.

2. Operationele restricties

Wettelijke procedure geluidgerelateerde exploitatie beperkingen

Aanscherping van bestaande operationele restricties of invoering van aanvullende restricties zal naar verwachting een langdurig proces worden. Als gevolg van de inmiddels geïmplementeerde richtlijn nr. 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 maart 2002, moet er voorafgaand aan invoering van geluidgerelateerde exploitatie beperkingen een voorgeschreven procedure doorlopen worden. Dit heeft onder meer consequenties voor de vereiste voorbereidingen en de doorlooptijd tot invoering van dergelijke maatregelen.

Het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol is in september 2004 gewijzigd als gevolg van de implementatie van de EU richtlijn geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen. In het LVB is de verplichting opgenomen voor de exploitant van de luchthaven en de inspecteur-generaal om bij het toepassen van exploitatiebeperkingen de voorschriften uit de EU richtlijn (artikel 4A.2 tot en met 4A.7 LVB) in acht te nemen. De regeling is overeenkomstig van toepassing op de Minister van I&M mbt zijn bevoegdheid exploitatiebeperkingen toe te passen o.g.v. bestuursdwangbevoegdheid of zijn bevoegdheden op grond van het Geluidhinder KB.

De EU regeling stelt dat als exploitatiebeperkingen moeten worden opgelegd deze worden vastgelegd op basis van het geluidsniveau van het vliegtuig zoals vastgesteld volgens de certificeringsprocedure van ICAO Bijlage 16.. Exploitatiebeperkingen mogen niet restrictiever zijn dan noodzakelijk om de voor de luchthaven vastgestelde grenswaarden voor de geluidbelasting te halen. Bij het overwegen van exploitatiebeperkingen moet in ieder geval rekening worden gehouden met de verwachte kosten en baten van de ter beschikking staande maatregelen en met de specifieke kenmerken van de luchthaven Schiphol.

Bij de besluitvorming over het opleggen van exploitatiebeperkingen¹ moet rekening worden gehouden met de in Bijlage II van de richtlijn gespecificeerde informatie voor zover dat voor de betrokken exploitatiebeperkingen en de kenmerken van de luchthaven passend en mogelijk is. De bijlage bevat een aantal elementen waarmee rekening gehouden moet worden bij het overwegen van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen. Het gaat hierbij om evaluatieregels die toegepast moeten worden voor zover dit gelet op de beoogde beperkingen en het karakter van de luchthaven mogelijk is. Zo moet bijvoorbeeld vóór het nemen van een besluit over het toepassen van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen:

- een inventarisatie plaatsvinden van de bestaande situatie op de luchthaven ten aanzien van capaciteit, ligging, milieudoelstellingen, en dergelijke,
- een prognose worden gemaakt over de te verwachten ontwikkeling indien geen nieuwe maatregelen genomen zouden worden, en
- een evaluatie plaatsvinden van de effectiviteit en doelmatigheid van eventuele bijkomende maatregelen en randvoorwaarden worden gesteld ten aanzien van de te gebruiken kaarten en geluidbelastingindicatoren.

De in deze bijlage gevraagde hoeveelheid informatie lijkt sterk op de informatie waarin een MER moet voorzien. De regeling geeft daarom ook aan dat indien er in het kader van de maatregel een mer is gemaakt, in principe is voldaan aan het in de bijlage gestelde

¹ Deze maatregel is tot en met 27 maart 2012 niet van toepassing op marginaal conforme vliegtuigen die zijn ingeschreven in ontwikkelingslanden mits het vliegtuigen betreft waaraan een geluidscertificering is verleend op grond van de normen van ICAO Bijlage 16, die tussen 1 januari 1996 en 31 december 2001 op de luchthaven vlogen en die gedurende deze periode voorkwamen in het register van het betrokken ontwikkelingsland en bij voortdurende door een in dat land gevestigde natuurlijke of rechtspersoon worden geëxploiteerd. Als ontwikkelingslanden worden die landen beschouwd die als zodanig voorkomen op de lijsten van de Organisaties voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO lijst 1) en van het Ontwikkelingsprogramma van de Verenigde Naties (UNDP LDC-lijst).

Indien de situatie noopt tot het treffen van een maatregel die ziet op de uitdienstneming van marginaal conforme vliegtuigen gelden in plaats van de procedure van artikel 9 van de Verordening, (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes (PbEG L240), de volgende regels ten aanzien van de luchthaven:

gedurende zes maanden na het besluit tot invoering van de exploitatiebeperking worden op de luchthaven geen door marginaal conforme vliegtuigen te verrichten diensten toegestaan, boven die welke in de overeenkomstige periode van het vorige jaar werden verricht; minimaal zes maanden daarna kan van elke exploitant van luchtvaartuigen worden verlangd dat hij het aantal vliegbewegingen met marginaal conforme vliegtuigen uit zijn vloot vermindert in een jaarlijks tempo van maximaal 20% van het aanvankelijke totale aantal van deze vliegbewegingen.

Voordat tot de hier bedoelde uitdienstneming wordt besloten, moet eerst de toepassing van partiële exploitatiebeperkingen worden overwogen, waarbij de toegang van vliegtuigen in bepaalde tijdsperiodes wordt beperkt.

Voordat een maatregel tot invoering van een exploitatiebeperking kan worden opgelegd moet degene die de maatregel wil opleggen (de exploitant van de luchthaven of de inspecteur-generaal) een ontwerpmaatregel gedurende zes weken ter inzage leggen. Voorafgaand aan de terinzagelegging moet de ontwerpmaatregel op een 'geschikte wijze' openbaar bekend worden gemaakt. Belanghebbenden kunnen dan gedurende de termijn waarbinnen de ontwerpmaatregel ter inzage ligt naar keuze schriftelijk of mondeling hun zienswijze over deze maatregel naar voren brengen.

De exploitant van de luchthaven en de inspecteur-generaal dragen er zorg voor dat alle belanghebbenden tenminste 6 maanden voor de inwerkingtreding openbaar en gemotiveerd in kennis worden gesteld van nieuwe exploitatiebeperkingen en tenminste twee maanden voor de 'slotsconference'

De Minister van Verkeer en Waterstaat kan overigens vrijstelling verlenen voor afzonderlijke operaties met marginaal conforme vliegtuigen die op grond van een maatregel niet mogelijk zijn, mits de vrijstelling is beperkt tot vliegtuigen waarvan de afzonderlijke operaties dermate uitzonderlijk zijn dat het onredelijk zou zijn een tijdelijke vrijstelling niet te verlenen en vliegtuigen die niet-commerciële vluchten verrichten met het oog op wijzigings-, reparatie- of onderhoudswerkzaamheden. Overigens zijn deze regels niet van toepassing op exploitatiebeperkingen waartoe al was besloten vóór of op 28 maart 2002 en die niet-wezenlijke technische wijzigingen in partiële exploitatiebeperkingen betreffen, die geen significant kosteneffect hebben voor de luchtvaartondernemingen op de luchthaven en na 28 maart 2002 zijn aangebracht.

Gezien de wens/noodzaak om de voorgestelde operationele restricties zo snel mogelijk in te voeren, zal de vrijwillige medewerking van met name luchtvaartmaatschappijen, in het kader van de zorgplicht, cruciaal zijn.

Bevoegdheden exploitant

Hierbij lijkt het door de minister van Verkeer en Waterstaat invoeren van operationele restricties op grond van artikel 4 van het Geluidhinder KB de meest geëigende weg, aangezien de exploitant niet de bevoegdheid heeft een dergelijke vergaande maatregel te treffen.

Een exploitatiebeperking die rechtstreeks is gericht op het luchtvaartuig zelf kan niet door de exploitant dwingend worden opgelegd omdat de exploitant daartoe de publiekrechtelijke bevoegdheid mist. Wel zou in theorie de exploitant op grond van het feit dat hij eigenaar is van de luchthaven op grond van zijn eigendomsrecht beperkingen kunnen opleggen aan de toegang tot zijn eigendom. Dit recht wordt echter doorkruist door onder meer de Wet luchtvaart. Immers stelt de wetgever dat de exploitant van de

luchthaven verplicht is om met inachtneming van de bij of krachtens de Wet luchtvaart of Luchtvaartwet gestelde bepalingen Luchtverkeer toe te laten.

Zo staat in de MvT dat de luchthaven in beginsel toegankelijk is voor luchthavenluchtverkeer. Die toegankelijkheid is echter niet onbeperkt. De beperkingen vloeien voort uit de luchtvaartwetgeving.

Nergens staat in de luchtvaartwetgeving dat de exploitant dergelijke verboden kan opleggen. Dit is ook volstrekt logisch omdat in het geval dat wel zo zou zijn de Nederlandse staat haar verplichtingen op grond van het Verdrag van Chicago niet zou kunnen nakomen. Immers zou de exploitant dan verkeer kunnen gaan verbieden dat op grond van een verdrag met de Nederlandse Staat landingsrechten heeft verkregen. (zie de artikelen 15 en 28 van het VvC).

Daarom kunnen dergelijke operationele verbodsbepalingen alleen door de Nederlandse Staat, in dit geval de minister van Verkeer en Waterstaat, worden genomen. De minister heeft wat dat betreft twee mogelijkheden; een aparte regeling zoals eerder de zogenaamde Hoofdstuk 2 vliegtuigen regeling op grond van artikel 4 van het Geluidhinder KB of aanpassing van het LVB op grond van artikel 8.17 derde lid van de Wet luchtvaart.

Aangezien het laatste een nogal omvangrijke procedure vergt lijkt toepassing geven aan het Geluidhinder KB het meest voor de hand te liggen.

De huidige operationele restricties zijn nog gebaseerd op het oude wettelijke regime zoals dat gold voor inwerkingtreding van de Schipholwet (Hfdst. 8 Wet luchtvaart). In de Schipholwet die vanaf 20 februari 2003 van kracht is, zijn geen bevoegdheden aan de exploitant toegewezen om operationele restricties in de vorm van een beperkt of algeheel verbod voor lawaaiige toestellen.

Het feit dat de huidige H2/H3 regeling in de AIP is opgenomen betekent niet dat het daarmee enige juridische status heeft gekregen in de zin dat de regeling dan in rechte afdwingbaar zou zijn geworden! Wij kunnen een carrier onze H2/H3 regeling niet dwingend opleggen. Doen wij dit wel dan handelen wij onrechtmatig richting deze carrier. Onrechtmatig handelen betekent automatisch dat de schade die voortvloeit uit dat handelen op ons kan worden verhaald. Gedacht moet dan worden aan bijvoorbeeld de extra gemaakte kosten voor het uitwijken naar een andere luchthaven en indien er geen uitwijkmogelijkheid is, de gederfde winst. Bovendien kan dit handelen leiden tot verdragsrechtelijke represailles zoals al eerder is gebeurd met Pulkovo, waarbij KLM de gebeten hond was.

3. Prijsdifferentiatie tussen mainport en niet mainport gebonden verkeer

Wettelijk kader

De wet luchtvaart biedt ons geen andere wettelijke titel voor het stellen van tarieven dan artikel 8.25d. Dit artikel biedt niet de mogelijkheid om tarieven vast te stellen met als oogmerk selectiviteit. Naast dit artikel biedt de Wetgever geen andere titel voor de exploitant om eenzijdige tarieven vast te stellen.

Bevoegdheden exploitant

Blijft over de privaatrechtelijke mogelijkheid. Deze mogelijkheid kan alleen worden uitgevoerd indien er wilsovereenstemming bestaat tussen twee partijen. Het kenmerk van een overeenkomst is dat de wilsovereenstemming altijd op vrijwillige basis dient te geschieden. Wij kunnen als exploitant een luchtvaartmaatschappij dus niet dwingen een overeenkomst aan te gaan op straffe van vernietigbaarheid van de overeenkomst. Het opleggen van een bonus malus regeling d.m.v. een overeenkomst zal daarmee niet lukken. Immers zal de wederpartij, de luchtvaartmaatschappij in kwestie, niet vrijwillig een boete verplichting op zich willen nemen.

Wel kunnen wij op basis van het feit dat wij exploitant en eigenaar zijn van de luchthaven bepaalde voorwaarden stellen m.b.t. het gebruik van onze faciliteiten (zoals wij bijvoorbeeld hebben gedaan in de vorm van onze Schipholregels). In het verleden is ook al eens geprobeerd aan de hand van een geconstrueerde overeenkomst algemene voorwaarden te stellen aan luchtvaartmaatschappijen m.b.t. het gebruik van bepaalde luchtvaartuigen en slots. Daar liep het stuk op het feit dat algemene voorwaarden pas werken als ze worden aanvaard door de wederpartij. De luchtvaartmaatschappijen hebben indertijd deze voorwaarden verworpen. Deze weg lijkt daarmee afgesloten.

Blijft over de overeenkomst op vrijwillige basis. Ook dit instrument is goed inzetbaar zie onze eigen airline incentive regeling: het "airline reward program" dat is bedoeld om het voor Schiphol belangrijke verkeer te bevorderen. Dit programma biedt een financiële stimulans aan luchtvaartmaatschappijen die vluchten op nieuwe bestemmingen gaan uitvoeren, met een in de regeling vastgelegd minimum aantal vluchten per week en/of frequenties op ICA routes verhogen.

Dit instrument zou nog effectiever kunnen werken als het zou worden ondersteund door een local rule bij de verdeling van slots

4. Onze bevoegdheden op het gebied van Slots: Besluit slotallocatie

Wettelijk kader

Op 9 juli 2003 is in verband met het nieuwe normenstelsel "Schiphol 2003" een gewijzigde versie van het Besluit Slotallocatie in werking getreden. Daarbij is het besluit zodanig gewijzigd, dat niet meer de exploitant van de luchthaven Schiphol de capaciteitsdeclaratie, vaststelt, maar de in artikel 8.18 van de Wet luchtvaart bedoelde partijen gezamenlijk.

Daarmee hebben wij als exploitant niet meer de exclusieve bevoegdheid de capaciteit te declareren. Indien bijvoorbeeld LVNL, KLM of een willekeurig andere luchtvaartmaatschappij het niet eens is met ons voorstel voor de capaciteitsdeclaratie, kan deze partij op grond van het huidige Besluit slotallocatie de vaststelling ervan rechtens tegenhouden. Zonder aanpassing van het Besluit betekent dit dat wij als exploitant een effectief middel ontberen om de capaciteit te beheersen en dat instrument ook niet effectief kunnen inzetten ten behoeve van het selectiviteitsbeleid.

Dit was voor ons reden om in 2003 tegen dit besluit bezwaar aan te tekenen. Onze belangrijkste bezwaren waren:

- Bevoegdheid tot vaststellen van de capaciteitsdeclaratie is ons ontnomen;
- In strijd met EU Verordening Nr 93/95 in zake slotallocatie;
- In strijd met principes van het Handhavingstelsel zoals toegelicht op pagina 15 van de toelichting op het eerste Luchthavenverkeerbesluit 2003;
- Strijdig met het Handhavingbeleid: het ultieme middel van de exploitant om grenswaarden overschrijding te voorkomen (beperken jaarcapaciteit) is ons hiermee ontnomen.

Op 10 maart 2004 heeft de Staatssecretaris ons bezwaar niet ontvankelijk verklaard. Volgens de Staatssecretaris moet het Besluit Slotallocatie in samenhang met de Uitvoeringsbesluiten (LVB&LIB) beschouwd worden als een algemeen verbindend voorschrift, waartegen geen beroep en daarmee geen bezwaar mogelijk is gezien het juridisch kader van de Wet luchtvaart. Aan een inhoudelijke beoordeling van de bezwaren is de Staatssecretaris dan ook niet toegekomen. De toenmalige Directeur Generaal had inmiddels informeel erkend dat het Besluit slotallocatie inderdaad niet op grond van de inwerkingtreding van de Schipholwet had behoeven te worden gewijzigd.

Na deze uitspraak hebben wij op 16 april 2004 beroep ingesteld. Dit beroep hebben wij in april 2006 weer ingetrokken op basis van een afspraak met KLM en het ministerie. De afspraak was dat, indien wij samen met KLM overeenstemming zouden bereiken over de wijze waarop de coördinatieparameters voor slotallocatie zouden worden vastgesteld, het ministerie mee zou werken aan het aanpassen van het Besluit slotallocatie.

In april 2006 hebben wij met KLM hierover op hoofdlijnen overeenstemming bereikt. Door omstandigheden heeft dit vraagstuk de afgelopen jaren niet de aandacht gekregen die het verdient. Wij hebben daarom in 2008 nogmaals het ministerie verzocht het Besluit slotallocatie op dit punt aan te passen, zodanig dat de exploitant van de luchthaven, net als voorheen, de bevoegde autoriteit is die de coördinatieparameters vaststelt. Tot op heden is er op dit punt niets veranderd.

Bevoegdheden exploitant

Op grond van het 'Milieuconvenant' dat met sectorpartijen is aangegaan in het kader van de uitvoering van artikel 8.18 van de Wet luchtvaart, geldt nog steeds de afspraak dat wij de declared capacity vaststellen. Dit is strijdig met het Besluit slotallocatie en komt voor vernietiging in aanmerking zodra een

airline dit voor de rechter aan de kaak stelt vanwege het feit dat een overeenkomst niet strijdig mag zijn met de wet. Er zou dan een vacuüm kunnen ontstaan voor vaststelling van de declared capacity omdat geen enkele sectorpartij de exclusieve bevoegdheid heeft om de declared capacity vast te stellen.

Er kan nog een geheel ander probleem ontstaan bij wettelijke implementatie van de cap van 510.000 tot 2020 uit het Aldersakkoord. Daarmee is immers de declared capacity een feit en komen dus alle slots in een keer op de markt, gegeven de werking van de EU slotverordening. Dit is alleen anders als bij wet een fasering wordt ingevoerd. Bovendien ontbreekt het de exploitant aan wettelijke bevoegdheden om luchtvaartmaatschappijen te weren, die bevoegdheid is namelijk exclusief neergelegd bij het Rijk.

Wettelijk kader local rules

Op grond van de Europese slotverordening kunnen lokale regels voor de allocatie van slots worden ingevoerd die rekening houden met specifieke lokale omstandigheden en zijn gericht op een betere benutting van de beschikbare capaciteit. Locale regels kunnen worden voorgesteld door het Coordination Committee en dienen ter goedkeuring aan de Nederlandse overheid te worden aangeboden. Locale regels mogen niet in strijd zijn met hetgeen in de slotverordening is vastgelegd (zoals historische rechten, new entrants, etc.) en overige relevante wet- en regelgeving (met name op het gebied van mededinging).

De lokale regel moet worden voorgelegd aan het Coordination Committee Netherlands (CCN). Daartoe zal het voorstel eerst in detail moeten worden besproken in het Scheduling and Slot Performance Committee (SSPC; subcommittee van het CCN). Daarbij is het doel het (eventueel nog enigszins aangepaste) voorstel met een positieve aanbeveling van het SSPC aan het CCN te kunnen aanbieden. De Minister van Verkeer en Waterstaat dient vervolgens de door het CCN voorgestelde regel goed te keuren en de Europese Commissie over deze lokale regel te informeren

Bevoegdheden exploitant

De exploitant kan niet zelfstandig een local rule vaststellen. Zij kan louter een voorstel indienen bij het Coordination Committee Netherlands. In 2009 zijn er door de exploitant twee voorstellen voor een local rule ingebracht bij het Coordination Committee. Deze werden toen onvoldoende gesteund door de aanwezige luchtvaartmaatschappijen.

5. Onze bevoegdheden op het gebied van verkeersverdeling

Wettelijk kader

De instelling van een Verkeersverdelingsregeling wordt door velen gezien als het centrale instrument dat gebruikt moet worden bij selectiviteit. In het Convenant hinderbeperking is deze intentie ook opgenomen onder artikel 14. De betrokken EU regelgeving is gericht op het voorkomen van mogelijk misbruik van nationale regels die gericht zijn op het optimaal gebruiken van meerdere luchthavens die dezelfde stedelijke agglomeratie bedienen. Doel is het handhaven van de effectiviteit van de vrije interne luchtvaartmarkt, niet het accommoderen van selectiviteit maatregelen. Onder de oude Verordening werd gesproken van een luchthavensysteem. De huidige Verordening spreekt – meer toepasselijk – van verdeling van verkeer tussen luchthavens. Een verkeersverdelingsregeling derhalve.

Voor de Nederlandse situatie is van belang of de Randstad als “conurbation” (agglomeratie) kan worden beschouwd, bediend door Schiphol, Lelystad, Eindhoven en evt. Rotterdam. Onder de nieuwe EU regels is het (nog) moeilijker geworden om een luchthavensysteem in te stellen en de eisen inzake infrastructuur (openbaar vervoer) en reistijd (hoewel vaag geformuleerd) vergroten de complexiteit.

Bij een aantal luchthavens (CdG en LHR) is ervaring opgedaan met de werking van het luchthavensysteem (zie analyse DGLM). Dit zijn precies het type luchthavens waar de EU regels voor geschreven zijn. Nederland zit in de bijzondere positie dat wij maar één grote luchthaven kennen “omgeven” met een aantal veel kleinere regionale luchthavens. Hiervoor is de betrokken EU regelgeving eigenlijk niet geschreven. Dat wil niet zeggen dat wij niet een dergelijke regeling kunnen opstellen.

Geconstateerd wordt wel dat het instellen van een verkeersverdelingsregeling op korte termijn slechts beperkte effecten kan hebben. Een dergelijke regeling dient uitdrukkelijk rekening te houden met de beschikbare alternatieve luchthaveninfrastructuur en de openbare vervoersinfrastructuur. Deze is in Nederland nu eenmaal beperkt. Het OC&C rapport maakt een terechte inventarisatie van deze beperkte infrastructuur.

Dit betekent dat in een eerste fase alleen een verkeersverdelingsregeling gemaakt kan worden die bepaalde categorieën vluchten uitplaatst naar daarvoor geschikte luchthavens (bijv. in eerste fase alleen een distributieregel voor General Aviation, of bepaalde Europese Chartervluchten). De vraag is of dat werkbaar/houdbaar is. Immers een dergelijke uitplaatsing kan ook via een andere regeling gestalte krijgen.

Voor een werkelijk effectieve werking van een verkeersverdelingsregeling zijn aanzienlijke verbeteringen nodig aan de landzijdige en luchtzijdige infrastructuur van de hiervoor in aanmerking komende alternatieve luchthavens (Rotterdam, Lelystad, Eindhoven), alsmede in de openbaar vervoersinfrastructuur tussen de betrokken luchthavens en met Schiphol. Dit komt in het OC&C rapport duidelijk naar voren. Hiermee zouden bredere categorieën voor een dergelijke regeling in aanmerking komen (bijv. charters long haul, ad-hoc cargo operaties) of zelfs, bij substantiële upgradering van een of meerdere van de betrokken luchthavens, een allesomvattend systeem voor alle vervoer, bijvoorbeeld gebaseerd op de mainport waarde (SEO methodiek).

Interessant genoeg wordt door o.a. SEO verwacht dat, met het verbeteren van de alternatieve luchthaveninfrastructuur, de instelling van een dergelijke verdelingsregeling minder dringend zal worden. Luchtvaartmaatschappijen zullen dan immers de gewenste uitplaatsing om commerciële overwegingen zelf gaan uitvoeren. Gezien de naar verwachting toch nog beperkte alternatieve infrastructuur zal het wel noodzakelijk blijven om een verdelingssysteem uit te werken als stok achter de deur. Daarnaast kan met de betrokken luchtvaartmaatschappijen gesproken worden over het vrijwillig verplaatsen van bepaalde vluchten naar andere luchthavens (met name leisure en ad-hoc cargo), teneinde de (piek)capaciteit van Schiphol te ontlasten.

Belangrijke constatering van de werkgroep selectiviteit is dat het vaststellen van een verkeersverdelingssysteem, waarmee via overheidsdwang substantiële categorieën vervoer kunnen worden uitgeplaatst, vooralsnog niet haalbaar is.

Met name de visie die van sommige kanten wordt aangegeven dat (delen van) categorieën zoals EU point to point, leisure, charter of vracht naar elders kunnen worden verplaatst op basis van een dergelijk dwangstelsel is niet gebaseerd op een juridische en infrastructurele werkelijkheid.

Feitelijk verplaatsen van vervoer door luchtvaartmaatschappijen wordt gemakkelijker als een combinatie van stimulerende maatregelen, beperkende mogelijkheden en verbeterde infrastructuur bijeen komen.

Het uitplaatsen van breed gedefinieerde soorten vervoer lijkt in eerste instantie juridisch relatief gemakkelijk te kunnen binnen een luchthavensysteem. Het is duidelijk te definiëren en te onderbouwen. Lastiger wordt het wanneer meer specifieke soorten vervoer worden betrokken. Nog moeilijker wordt het wanneer specifieke vervoersstromen of routes aan bod zouden moeten komen (een dergelijk afwegingskader zou een novum zijn in de EU, bovendien wordt in de nieuwe EU regels voor een verkeersverdelingssysteem onderscheid naar bestemming expliciet verboden). De ervaring bij ons en in het buitenland leert dat de juridische complicaties niet onderschat moeten worden en dat de effecten behoorlijk kunnen tegenvallen.

De volgende segmenten zijn onderzocht:

- general aviation
- charters
- vracht
- leisure/EU point to point

Hieronder per categorie enkele suggesties/effecten voor mogelijke distributieregels.

General Aviation (GA)

- GA uitplaatsen van Schiphol op basis van een distributieregel voor een luchthavensysteem lijkt mogelijk.
- Ook op zichzelf staande maatregelen (dus niet als distributieregel) voor GA zijn mogelijk, zoals tariefmaatregelen, gewichtsbepalingen, beperking in GA slots, overige ontmoedigingsmaatregelen.
- Nadere analyse van het GA verkeer op Schiphol is nodig om te bezien welke segmenten binnen GA voor verplaatsing in aanmerking kunnen komen.
- Uitplaatsing van GA vereist een zorgvuldige aanpak. In juli 1998 heeft de Raad van State een beoogde maatregel om GA tot 3000 kg te weren (in kader Aanwijzingsbesluit Schiphol) vernietigd vanwege onvoldoende motivering.
- Het uitplaatsen van GA verkeer voegt echter niets toe aan de capaciteit van de mainport, aangezien GA verkeer niet in de 510k meetelt.

chartervluchten

Het gaat bij chartervluchten om ca. 9% van het aantal vliegtuigbewegingen. Een optie is het uitplaatsen van chartervluchten als distributieregel bij een luchthavensysteem. Dit is complex. Enkele aspecten:

- het onderscheid tussen lijndiensten en chartervluchten is in de internationale en nationale regelgeving vervaagd of zelfs volledig geschrapt. Er zijn op Schiphol zelfs enkele (long haul) vluchten die een combinatie van lijndienst en charter betreffen. Het zal nodig zijn om specifiek voor een mogelijke distributieregel heldere definities vast te leggen. Dan nog is niet uit te sluiten

dat airlines de status van hun vluchten zoveel mogelijk in "lijndienst" zullen veranderen om aan verplaatsing te ontkomen.

- Als alternatief voor formele distributieregels kan worden gedacht aan maatregelen van de sector zelf. Zo voerde AF-KLM dochtermaatschappij Transavia in 2006 ca. 14.000 non-scheduled vluchten uit, naast 16.500 lijndienstvluchten. AF-KLM kan als eigenaar van Transavia deze chartervluchten naar een andere luchthaven verplaatsen, waarbij de slots van Transavia op Schiphol conform de EU slotsregels naar KLM kunnen gaan.
- Ook hier weer de kanttekening dat elders adequate capaciteit beschikbaar moet zijn, zo is er voor long haul chartervluchten thans nauwelijks een alternatief voor Schiphol gezien de infrastructuurbeperkingen op de regionale luchthavens.
- ook van belang zijn de openingsuren in de vroege morgen en late avond. In combinatie met goede luchthavenfaciliteiten en substantieel lagere luchthaventarieven/handling kosten dan op Schiphol zal dit een belangrijke incentive danwel remmende factor voor airlines zijn om vluchten te verplaatsen.

vracht (uitplaatsing full freighters)

Full freighters maken slechts ca. 4% van het totaal aantal vliegtuigbewegingen uit

- In principe kunnen via een distributieregel en luchthavensysteem full freighters worden verplaatst naar een andere luchthaven. Ook hier echter weer de voorwaarde dat een andere luchthaven (Eindhoven?) dit verkeer kan accommoderen ook wat betreft vluchttijden (avond en nacht).
- Economisch risicovol. Er is een directe samenhang tussen full freighters en belly vracht in passagierstoestellen (marktplateffect). Weren van full freighters kan de vrachtpositie van Schiphol en AF-KLM sterk aantasten als ook de Gateway functie van Schiphol.

Non Skyteam Europese point to point carriers

De vraag is of een objectieve rechtvaardigingsgrond is te vinden om deze lijndienstcategorieën via een distributieregel naar andere luchthavens uit te plaatsen. Enkele aspecten:

- Ook op Non Skyteam Europese point to point vluchten op Schiphol is het aandeel zakelijk verkeer aanzienlijk, ca. 30% en soms (Londen bijv.) hoger.
- De juridische haalbaarheid van een distributieregel op grond van criterium Non Skyteam Europese point to point is zero. (gezien de EU regels inzake luchthavensystemen die discriminatie op grond van identiteit van luchtvaartmaatschappijen verbieden).

Bevoegdheden exploitant

De exploitant heeft op dit gebied geen enkele wettelijke bevoegdheid, sterker nog, op grond van de Wet luchtvaart moeten wij in principe al het verkeer toelaten, immers is Schiphol bij wet een openbare luchthaven. Dit heeft alles te maken met het feit dat niet de luchthavenexploitant maar het Rijk de landingsrechten voor een Airline verleent. Dit is verankerd in het Verdrag van Chicago het internationale Verdrag inzake de burgerluchtvaart.

6. Conclusie

Vooralsnog zal elke maatregel gedoemd zijn te mislukken als gevolg van strijd met mededingingsrecht zolang er geen adequate alternatieve/regionale capaciteit is. Dit is ook het grote verschil met de ons omliggende landen die allemaal beschikken over voldoende alternatieve capaciteit waardoor er selectieve maatregelen kunnen worden doorgevoerd zonder dat er sprake is van strijd met het mededingingsrecht dan wel bi en multi laterale luchtvaartverdragen.

Als luchthavenexploitant staan ons – formeel gezien – op dit moment dan ook maar heel weinig effectieve middelen ter beschikking om het gewenste selectiviteit beleid af te dwingen. Onze focus zal dan ook

vooral nog liggen op wat wij wel kunnen: het voeren van een non discriminatoir voorwaardenscheppend beleid door een daar op toegesneden:

- i. tarievenbeleid (waaronder incentive beleid en de tariefsstructuur)
- ii. marketingbeleid
- iii. ontwikkeling van infrastructuur
- iv. timing en allocatie van capaciteit
- v. omgevingsbeleid

14-02-2011

Plan van aanpak 5-jarenplan mainportontwikkeling Schiphol

Overleg maandag 14 februari 2011

Ad Rutten, Pieter Elbers, Jeroen Fukken

Agenda:

1. Plan van aanpak en projectteam
2. Planning
3. Relevante toezeggingen Tweede Kamer
4. Relevante moties Tweede Kamer
5. WVTK

Bijlage: Concept plan van aanpak

Toezeggingen TK

De volgende toezeggingen uit het debat zijn relevant voor het 5-jarenplan mainportontwikkeling.

- "De staatssecretaris zegt toe de Kamer vóór de zomer van 2011 te informeren over de wijze waarop het selectiviteitscriterium door Schiphol zal worden toegepast en daarbij tevens het eerder uitgebrachte advies van de landsadvocaat betrekken."
- "De staatssecretaris zegt toe in de jaarlijkse rapportages over vliegbewegingen ook de groeiprognozes voor de twee opeenvolgende op te nemen en -indien deze daartoe aanleiding geven- ook de langetermijnprognose en strategie daarop aan te passen."
- "De staatssecretaris zal de Kamer uiterlijk eind 2011 informeren inzake single till / dual till."

Relevante moties

De volgende ingediende moties zijn wellicht relevant voor het 5-jarenplan mainportontwikkeling. Er wordt in de week van 14-18 februari nog over gestemd.

- GL: verzoekt binnen 4 maanden geactualiseerde prognose van de realistische groei van het aantal vliegtuigbewegingen in 2020 en om nut en noodzaak van uitplaatsing te bezien.
- CU: verzoekt binnen een jaar te informeren over het nieuwe systeem van slot toewijzing en met de sector binnen een jaar afspraken te maken over het groeipad van de uitplaatsing.
- D66: verzoekt de concrete invulling van selectiviteit op korte termijn nader te laten onderzoeken door de landsadvocaat en de TK hier spoedig over te informeren.
- PVV: verzoekt de regering een transparante tarifiering (mede) mogelijk te maken.

Plan van Aanpak 5-jarenplan 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol'

Overleg maandag 14 februari 2011

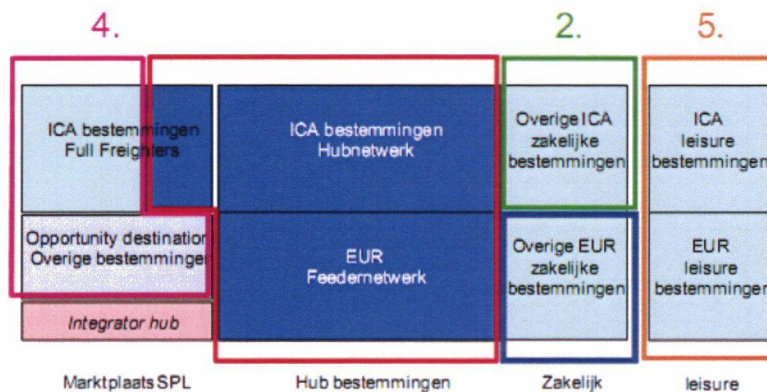
Ad Rutten, Pieter Elbers, Jeroen Fukken

Vorbereiding:

[Redacted text]

Het Aldersakkoord beperkt de capaciteit op Schiphol en heeft afspraken gemaakt over selectiviteit als oplossing voor schaarste

Schiphol and KLM hebben gezamenlijk netwerkvisie geformuleerd



Segmenten:

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

Deze netwerkvisie vormt de basis voor het Aldersakkoord dat de capaciteit op Schiphol beperkt

- De verwachte vraag naar capaciteit **op Schiphol** in 2020 is ten tijde van het Aldersakkoord ingeschat op 580.000. Dit maakt dat toen is gesproken over een regionale capaciteitsbehoefte van 70.000 vtb's
- Het Aldersakkoord limiteert het aantal vtb's op Schiphol tot 2020 tot 510.000 door focus op Mainport gerelateerd verkeer
- Additioneel (niet mainportgebonden) verkeer dient ondergebracht te worden op regionale luchthavens (Lelystad en Eindhoven)
- Vanaf 95% capaciteitsgebruik op Schiphol moet, door de rijksoverheid, capaciteit op regionale luchthavens beschikbaar zijn gemaakt (1e fase: 35.000 vtb's).
- Na 2020 geldt het '50/50 principe', waardoor extra capaciteit boven 510.000 beschikbaar komt
- In het **convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol** zijn tussen het Rijk en Schiphol afspraken gemaakt over het in te zetten stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit van de luchthaven Schiphol.

Bron: Netwerkvisie AAS & KLM, 11/2007

Schiphol en I&M verantwoordelijk voor uitvoeren van het selectiviteitsbeleid

Afspraken tussen Schiphol en I&M ter uitvoering van het convenant

- **Gezamenlijk vaststellen (samenstelling, de governance en de TOR voor het) projectteam**
- **Vijfjarenplan opstellen waarin de volgende aspecten zijn verwerkt (deadline 2 juni 2011!):**
 1. Capaciteitsontwikkeling op Schiphol en op de regionale luchthavens.
 2. Uitwerking van wat op Schiphol te accommoderen en wat elders.
 3. Hoe stimuleren we op Schiphol ontwikkeling netwerkverkeer (primair segment 1&2, secundair het zakelijke deel van segment 3 en 4)?
 4. Welke stimuleringsmaatregelen tbv mainportgebonden verkeer (Local rule als belangrijke stimuleringsmaatregel, operationele maatregelen, tarieven en investeringen)?
 5. Investeringsplan om netwerkverkeer te kunnen accommoderen.
 6. Welke stimuleringsmaatregelen voor verplaatsen van niet-mainportgebonden verkeer (local rule als belangrijke maatregel, operationele maatregelen, tarieven en investeringen) kunnen worden ingezet?
 7. Planning van vrijgave capaciteit (door overheid) om verplaatsing niet-mainportgebonden verkeer naar regionale luchthavens te faciliteren waarbij ook de luchtzijdige problematiek van Lelystad onder ogen wordt gezien qua mogelijkheden en beperkingen in de tijd.
- **Schiphol is verantwoordelijk voor het operationaliseren van het selectiviteitsbeleid**

Ons 'huiswerk' (operationaliseren van deze afspraken)

- **Setting the scene:**
 1. Stelsel van samenwerkende luchthavens definiëren: doel, middelen, omvang, organisatie en governance
 2. Drivers voor de discussie helder krijgen: ontwikkeling markt vraag, timing beschikbaar komen relatieve capaciteit, piek- en dalconfiguratie hub, ontwikkeling infrastructuur/investeringen
- **Toolbox voor selectiviteit uitwerken**
 1. Capaciteit optimalisatie: volgens NHHS, accommoderen nieuwe ontwikkelingen, verhogen piekcapaciteit
 2. Capaciteit declaratie: nachtregime, gebruiksplan, flexibele capaciteitsdeclaratie, kwaliteit & punctualiteitsnorm, segment prioritering
 3. Slotallocatie: EU verordening/use-it-or-lose-it-rule/slotpool/new entrants
 4. Local rules: lengte slotserie, overboeking, uitgifte non-historische slots, slot labelen.
 5. Financieel instrumentarium: tariefdifferentiatie, incentives, slot trading, slot reservering fee
 6. Wet- en regelgeving: Wet luchtvaart, LVB

03-03-2011

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 2 maart 2011 13:23
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Agenda en stukken tbv overleg donderdag 3 maart, [REDACTED] en [REDACTED]
Bijlagen: 20110302_PVA-SELECTIVITEIT.ppt

Geachte heer [REDACTED]

Bijgaand treft u de vergaderstukken ten behoeve van het overleg met [REDACTED] morgen, donderdag 3 maart om 14:15 uur op Schiphol.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Directie Luchthavens, Programma Luchthavenontwikkeling & Milieu
Rezoekadres: Plesmanweg 1-6, Den Haag
Postadres: Postbus 20904, 2500 EX Den Haag
Mobiel: 06- [REDACTED]
B.g.g.: 070- [REDACTED]
Email [REDACTED]

Plan van Aanpak 5-jarenplan 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol'

Overleg donderdag 3 maart 2011

Vorbereitung:

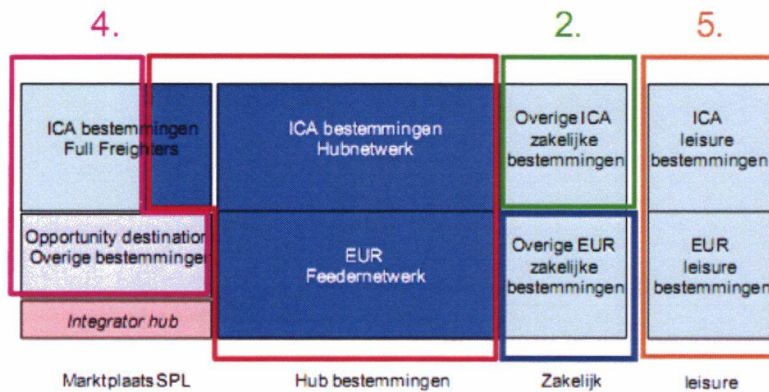
Agenda

Agenda:

1. *Plan van aanpak*
2. *Uitwerking speerpunten*
3. *Planning*
4. *WVTTK*

Het Aldersakkoord beperkt de capaciteit op Schiphol en heeft afspraken gemaakt over selectiviteit als oplossing bij schaarste

Schiphol and KLM hebben gezamenlijk netwerkvisie geformuleerd



Segmenten:

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

Deze netwerkvisie vormt de basis voor het Aldersakkoord dat de capaciteit op Schiphol beperkt

- De verwachte vraag naar capaciteit op Schiphol in 2020 is ten tijde van het Aldersakkoord ingeschat op 580.000. Dit maakt dat toen is gesproken over een regionale capaciteitsbehoefte van 70.000 vtb's
- Het Aldersakkoord limiteert het aantal vtb's op Schiphol tot 2020 tot 510.000 door focus op Mainport gerelateerd verkeer
- Additioneel (niet-mainportgebonden) verkeer dient bij schaarste op Schiphol ondergebracht te worden op regionale luchthavens (Lelystad en Eindhoven)
- Vanaf 95% capaciteitsgebruik op Schiphol moet, door de rijksoverheid, capaciteit op regionale luchthavens beschikbaar zijn gemaakt (1e fase: 35.000 vtb's).
- Na 2020 geldt het '50/50 principe', waardoor extra capaciteit boven 510.000 beschikbaar komt
- In het **convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol** zijn tussen het Rijk en Schiphol afspraken gemaakt over het in te zetten stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit van de luchthaven Schiphol.

Bron: Netwerkvisie AAS & KLM, 11/2007

Schiphol en I&M verantwoordelijk voor uitvoeren van het selectiviteitsbeleid

Afspraken tussen Schiphol en I&M ter uitvoering van het convenant

- **Gezamenlijk vaststellen (samenstelling, de governance en de TOR voor het) projectteam**
- **Vijfjarenplan opstellen waarin de volgende aspecten zijn verwerkt (deadline 1 juni 2011!):**
 - Capaciteitsontwikkeling op Schiphol en op de regionale luchthavens.
 - Uitwerking van wat op Schiphol te accommoderen en wat elders.
 - Hoe stimuleren we op Schiphol ontwikkeling netwerkverkeer (primair segment 1&2, secundair het zakelijke deel van segment 3 en 4)?
 - Welke stimuleringsmaatregelen t.b.v. mainportgebonden verkeer (local rule als belangrijke stimuleringsmaatregel, operationele maatregelen, tarieven en investeringen)?
 - Investeringsplan om mainportgebonden verkeer te kunnen accommoderen.
 - Welke stimuleringsmaatregelen t.b.v. niet-mainportgebonden verkeer (operationele maatregelen, tarieven en investeringen)?
 - Planning van vrijgave capaciteit (door overheid) om niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens te accommoderen, waarbij ook de luchtzijdige problematiek van Lelystad onder ogen wordt gezien qua mogelijkheden en beperkingen in de tijd.
- **Schiphol is verantwoordelijk voor het operationaliseren van het selectiviteitsbeleid**

Ons 'huiswerk' (operationaliseren van deze afspraken)

- **Setting the scene:**
 1. Drivers voor de discussie helder krijgen: ontwikkeling marktvraag, timing beschikbaar komen relatieve capaciteit, piek- en dalconfiguratie hub, ontwikkeling infrastructuur/investeringen
 2. Stelsel van samenwerkende luchthavens definiëren: doel, middelen, omvang, organisatie en governance
- **Toolbox voor selectiviteit uitwerken**
 1. Capaciteit optimalisatie: volgens NNHS, accommoderen nieuwe ontwikkelingen, piek uurcapaciteit ontwikkelen in lijn met netwerkontwikkeling
 2. Capaciteit declaratie: nachtbeleid, gebruiksprognose, flexibele capaciteitsdeclaratie, kwaliteit & punctualiteitsnorm, segment prioritering
 3. Slotallocatie: EU verordening/use-it-or-lose-it-rule/slotpool/new entrants
 4. Local rules: lengte slotserie, overboeking, uitgifte non-historische slots, slot labels.
 5. LVNL restricties als maatregel
 6. Financieel instrumentarium: tariefdifferentiatie, incentives, slot trading, slot reservering fee
 7. Wet- en regelgeving: Wet luchtvaart, LVB

Stap 1: Opzetten gezamenlijk projectteam en TOR onder voorzitterschap van Schiphol Group met deelname van I&M

Acties

▪ Samenstelling & governance projectteam

▪ *Projectteam*

- Schiphol: [redacted]
- I&M: [redacted]
- Vergadercyclus 2x per maand, afhankelijk van het onderwerp worden collega's ingeschakeld vanuit Schiphol en I&M

▪ *Stuurgroep:*

- Schiphol: [redacted]
- I&M: [redacted]
- Vergadercyclus: 2 x per maand: 3/3, 16/3, 4/4, 26/4, 19/5, 30/5 en 20/6.

▪ TOR projectteam:

▪ *Scope:*

- Uitwerken 5 jarenplan aan de hand van 4 speerpunten:
 1. Marktvraag scenario Schiphol 2011-2016 per segment uitgewerkt
 2. Aanbodscenario Schiphol 2011-2016
 3. Capaciteitontwikkelingsscenario regionale luchthavens 2011-2016
 4. Stelsel van samenwerkende luchthavens 2011-2016

Stap 2: Uitwerken 'speerpunten' 5 jarenplan

Speerpunten	Actie
1. Uitwerken markt vraag-scenario's Schiphol onderverdeeld naar segmenten netwerkvisie: <ul style="list-style-type: none">▪ Beschrijving segmenten▪ Ontwikkeling markt vraag tot 2016 met doorkijk naar 2020 per segment naar piek- en dalcapaciteit Schiphol (adequate input airlines essentieel)	<ul style="list-style-type: none">▪ SG.
2. Uitwerken aanbodscenario Schiphol: <ul style="list-style-type: none">▪ Piek-en-dal-configuratie als functie van heartbeat ICA▪ Ontwikkeling landzijdige en luchtzijdige infrastructuur (timing, omvang & kwaliteit)▪ Investerings plan 2011-2016▪ Operationeel plan 2011-2016	<ul style="list-style-type: none">▪ SG
3. Uitwerken capaciteitontwikkeling regionale luchthavens <ul style="list-style-type: none">▪ Ontwikkeling landzijdige en luchtzijdige infrastructuur (timing, omvang & kwaliteit) 2012-2016 met doorkijk 2020▪ Besluitvormingstraject(en)	<ul style="list-style-type: none">▪ I&M
4. Uitwerken Stelsel van Samenwerkende luchthavens: <ol style="list-style-type: none">1. Doelomschrijving2. Omvang: welke luchthavens wel, welke niet en waarom3. Middelen/toolbox (selectiviteitsknoppen: fysiek, operationeel, financieel en regulering)4. Organisatie/governance5. timing6. Mededingingsaspecten	<ul style="list-style-type: none">▪ SG

Nadere uitwerking speerpunt 1: Uitwerken marktvraag-scenario's Schiphol onderverdeeld naar segmenten netwerkvisie:

- **Beschrijving segmenten**
 - De vijf segmenten uit de netwerkvisie worden eerst verder 'geoperationaliseerd' en eenduidig gedefinieerd.

- **Ontwikkeling marktvraag tot 2016 met doorkijk naar 2020 per segment naar piek- en dalcapaciteit Schiphol (adequate input airlines essentieel)**
 1. Op basis van input van de airlines (concrete schedules) wordt aan de hand van het door Schiphol gehanteerde forecastmodel de ontwikkeling van de marktvraag tot 2016 inzichtelijk gemaakt tot op segment niveau.
 2. Marktvraag wordt uitgesplitst in vraag naar piek- en dal- en nachtcapaciteit.
 3. De marktvraag wordt weergegeven aan de hand van drie scenario's: laag, midden en hoog.

Nadere uitwerking speerpunt 2: Uitwerken aanbodscenario Schiphol

- ***Piek-en-dal-configuratie als functie van heartbeat ICA***
 - Uitwerken optimale piek uurconfiguratie voor netwerkontwikkeling.
- ***Ontwikkeling landzijdige en luchtzijdige infrastructuur (timing, omvang & kwaliteit)***
 - Uitwerken van het MASTERPLAN Centrum.
- ***Investeringsplan 2011-2016***
 - Uitwerken investeringsplan Masterplan Centrum inclusief fasering.
- ***Operationeel plan 2011-2016***
 - Uitwerken van vijfjaren gebruiksprognose op basis van capaciteitsbehoefte binnen kader van NNHS.

Nadere uitwerking speerpunt 3: Uitwerken capaciteitontwikkeling regionale luchthavens

1. Hoe gaat I&M de capaciteitontwikkeling van de regionale luchthavens zeker stellen?

1. Afspraken Alderstafel
2. Luchthavenbesluit Eindhoven
3. Aldersadvies Lelystad

2. Timing:

Voor de timing van additionele capaciteit op de regionale luchthavens is het van belang dat dit aansluit bij de behoefte van het mainportgebonden verkeer op Schiphol.

Wanneer denkt Schiphol de additionele capaciteit op de regionale luchthavens nodig te hebben voor het geven van ruimte voor mainportgebonden verkeer.

En wanneer heeft Schiphol de stimuleringsmaatregelen gereed om hier invulling aan te geven?

Hoe kunnen we hier een juiste invulling aan geven?

Besluitvormingstrajecten:

Eindhoven:

- Motie Haverkamp en Huizing behandeling Luchtvaartnota
- Eind 2012 luchthavenbesluit definitief. Dit betekent op korte termijn rekening houden met de concrete invulling, die aansluit met wat we in het convenant selectiviteit nastreven.
- Van belang om op korte termijn te weten dat de onderbouwing voor de businesscase en de invoerset aan Schiphol ruimte biedt.
- Defensie werkt nu aan het luchthavenbesluit en vergunning burgermedegebruik: gehele ontwikkeling (25.000 vtb's) hoort nu in de invoerset en MER.

Lelystad:

- De problematiek rond de luchthaven en het luchtruim boven Lelystad is uitgebreid besproken met de TK.
- Advies Alders is aan de TK toegezegd voor het einde van 2011
- Daarnaast zal de TK in april 2011 middels een actieplan geïnformeerd worden over de te ondernemen stappen om te komen tot luchtverkeersleiding op Lelystad.
- In de luchtruimvisie zullen richtinggevende uitspraken gedaan zullen worden voor de indeling van het luchtruim.

Nadere uitwerking speerpunt 4: Toolbox stelsel samenwerkende luchthavens

1. Welke mogelijkheden bieden nieuwe ontwikkelingen?

1. Volgens NNHS: 2+1+1 en 2+1
2. Accommoderen nieuwe ontwikkelingen:
 1. CDA's overdag
 2. SES, SESAR
 3. Van geluidsoptimalisatie naar capaciteits optimalisatie en terugdringen emissies(ETS)

2. Welke mogelijkheid biedt capaciteitsdeclaratie gekoppeld aan NNHS?

1. Gezamenlijke declaratie binnen stelsel
2. Hoe om te gaan met de Cap op nachtcapaciteit
3. Gebruiksprognose, rapportage en handhaving
4. Kwaliteits/punctualiteitsnorm (cap op piekcapaciteit, fire brakes)
5. Prioritering bepaalde segmenten op bepaalde tijdstippen
 1. Nachtbeleid
 2. Piekbeleid
 3. Etmaalbeleid

3. Welke mogelijkheden biedt Slotallocatie?

1. Secondary slottrading
2. Slotreservering fee
3. Local rules gericht op slot allocatie (lengte slotseries, overboeking, uitgifte non-historische slots)

4. Welke mogelijkheden zijn er op financieel gebied?

1. Gezamenlijke till (een til voor alle participerende luchthavens)
2. Tariefdifferentiatie
3. Incentive regelingen

5. Welke mogelijkheden biedt Regulering?

1. EU regelgeving (50/50 rule, slotpool, new entrants rule, use-it-or-lose-it rule 80/20 etc.)
2. NL regelgeving (Wet luchtvaart, Luchthavenverkeerbesluit, besluit slotallocatie, etc.)