

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

Uitvoering selectiviteitsbeleid

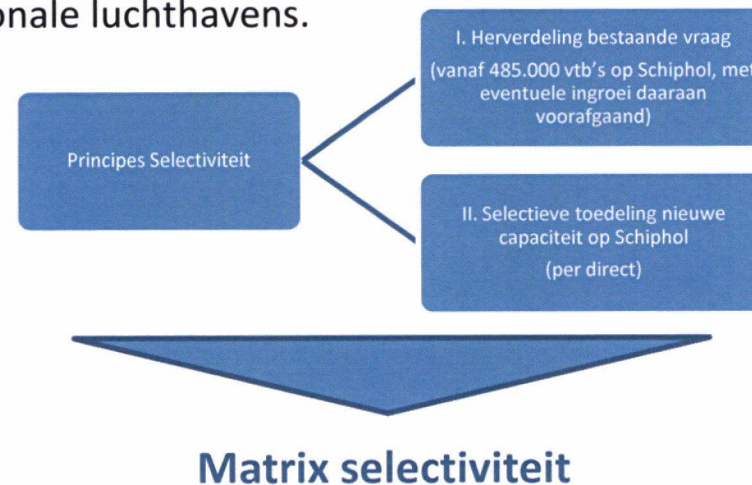
Doelstelling:

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

Twée belangrijke onderdelen:

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

Selectiviteitsbeleid langs 2 principes:

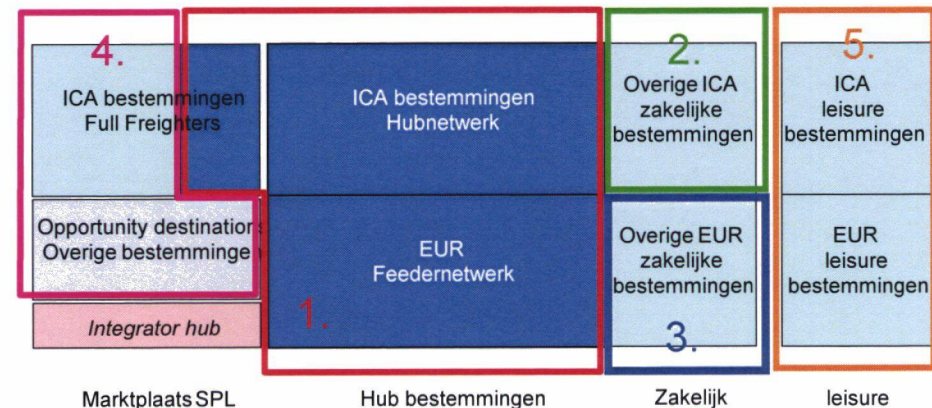


Matrix selectiviteit

- Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is door **Schiphol Group samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu** het selectiviteitscriterium nader uitgewerkt. Deze uitwerking omvat een beoordeling en verdere concretisering van de geïnventariseerde maatregelen aan de hand van een aantal **criteria**:
 - Criteria om te beoordelen of de maatregel **operationeel uitvoerbaar** is. Dit betreft aspecten, zoals de beschikbaarheid van capaciteit, inpasbaarheid in het luchtruim, afhandeling van het verkeer (landzijdig en luchtzijdig), en de financiële haalbaarheid van de maatregel.
 - Een analyse om de **juridische uitvoerbaarheid** van de maatregel te beoordelen. Hiermee wordt gezien of de maatregel passend is binnen de gestelde juridische kaders en binnen de afspraken van het convenant “behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit”.
 - Een analyse van de **effectiviteit van de maatregel**. De potentiële maatregel moet doelmatig zijn in het kader van het selectiviteitsbeleid. En derhalve bijdragen aan de doelstelling om mainportgebonden verkeer te stimuleren op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer te faciliteren op de regionale luchthavens om de schaarse capaciteit op Schiphol optimaal te benutten. Dit wordt bepaald aan de hand van de effecten van de maatregel op de samenstelling van het verkeer op de verschillende luchthavens en op het netwerk van verbindingen vanaf Schiphol (inclusief retaliatie van derde landen).
 - Tenslotte moet het duidelijk zijn of er nog bepaalde condities gelden die specifiek van toepassing zijn bij de in te zetten maatregel

Netwerkvisie KLM-AAS: definitie mainport gebonden verkeer

- De mainport onderscheidt zich door het aanbieden van hoogfrequente ICA-verbindingen
- Hoogste prioriteit voor vluchten die connectivity verbeteren → volledig accommoderen samenhangend netwerk (omvat het geheel van zowel ICA als noodzakelijke feeder bestemmingen)
- Continu optimaliseren portfolio van bestemmingen om in te spelen op veranderende eisen vanuit markten
- Accommoderen andere netwerk carriers vanwege achterliggende netwerken met ruime keuze aan bestemmingen en frequenties
- Accommoderen point-to-point carriers op belangrijke zakelijke en vracht verbindingen
- Leisure/niet-zakelijke point-to-point bestemmingen: De vluchten in dit segment dragen niet direct bij aan de netwerkqualiteit voor de mainportfunctie op Schiphol. Verplaatsing van vluchten naar leisure bestemmingen binnen Nederland leidt niet tot een verlies in macro-economische waarde.



Segmenten:

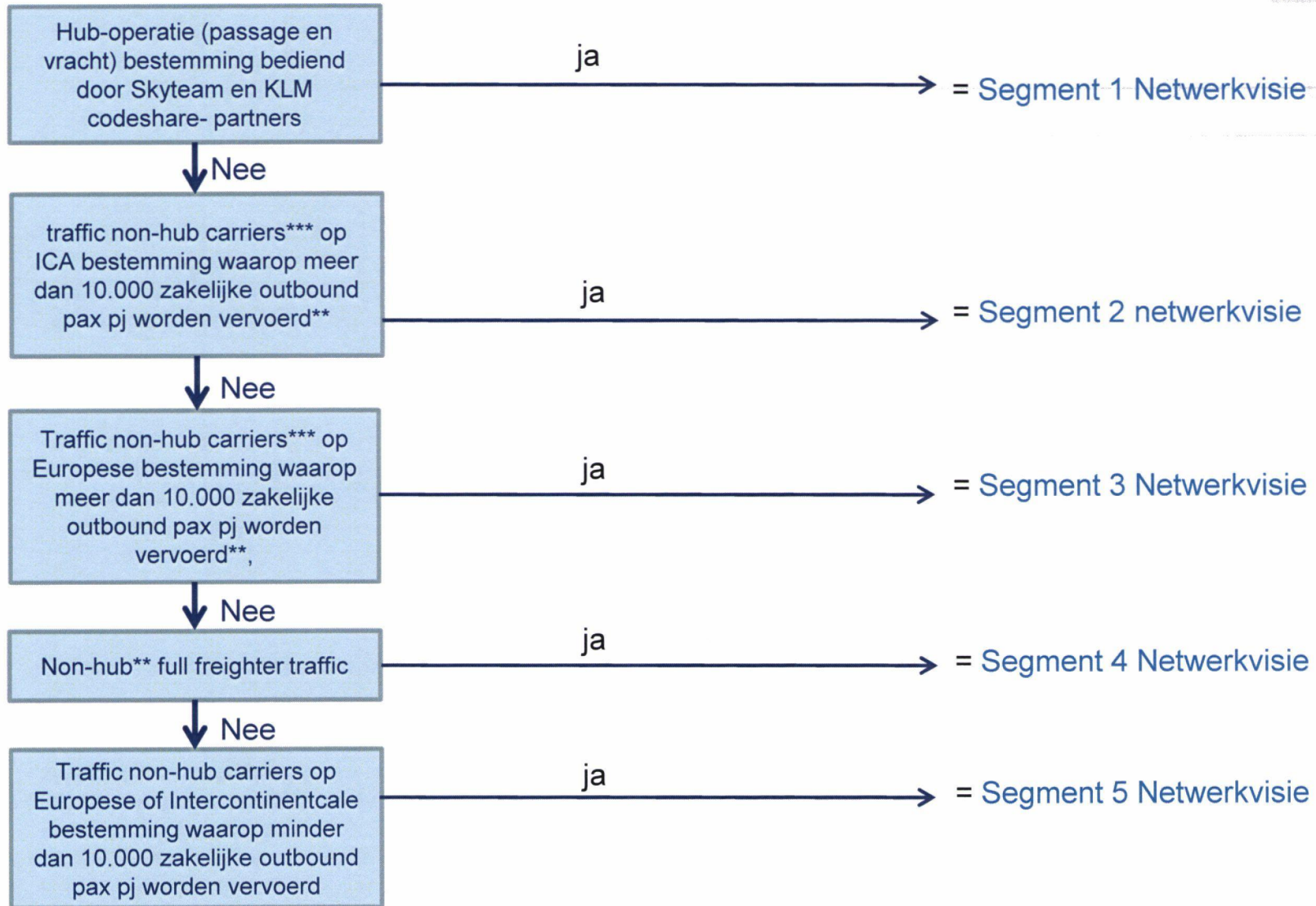
- Hub operatie (pax + vracht)
- Overige carriers zakelijke(1) ICA bestemmingen
- Overige carriers zakelijke EUR bestemmingen
- Vracht
- Leisure bestemmingen

Ca 90% van alle vliegbewegingen behoort tot netwerkvisie segmenten 1-4, een aandeel dat in de laatste drie jaren stabiel is gebleven. Het aandeel van Segment 1 (Hub) bedraagt ca 63% van het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol.

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

Netwerkvisie KLM&AAS*

Matrix



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

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

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

Convenant selectiviteit: afspraken niet mainport gebonden verkeer

Aldersadvies

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

Uitwerking matrix: Slotallocatie

In het kader van het selectiviteitbeleid zal een slotallocatiemaatregel een bijdrage moeten leveren aan de versterking van het netwerk van Schiphol en daarmee de mainport doelstelling bevorderen.

Aditionele richtlijnen voor slotallocatie zullen dan ook aan moeten sluiten bij de uitgangspunten van de netwerkvisie, het Alders akkoord en de Luchtvaartnota resulterend in een consistent en transparant selectiviteitbeleid.

Uitvoerbaarheid

- De toegang tot de infrastructuur van Schiphol is geregeld door middel van slots (Besluit slotallocatie) en voor niet EU-maatschappijen bovendien in landingsrechten.
- **De mogelijkheden die het instrument slotallocatie biedt als instrument voor selectiviteit zijn gering.** Slotallocatie regelgeving is vanuit EU opgelegd in de vorm van een verordening. De EU regels voor de toewijzing van slots gaan uit van non-discriminatie, transparantie en onpartijdigheid. Slots worden in principe toegewezen zonder route, vliegtuigtype dan wel andere beperkingen. Het is dus niet mogelijk slots te koppelen aan een bestemming hetgeen ook absoluut ongewenst zou zijn. Wel kunnen lokale richtlijnen gebaseerd op de EU slotverordening wellicht iets bijdragen aan een betere benutting van de (piek)capaciteit.
- **Lokale regels** kunnen beperkingen stellen, gebaseerd op ter plaatse geldende limieten, bijv op milieugebied (geluid) of op basis van terminal- of apronbeperkingen. In het geval van Schiphol liggen de beperkingen op het gebied van geluid en piek uurcapaciteit. Op basis van lokale richtlijn kunnen slots aan beperkingen gebonden worden mits dat geschiedt op basis van non-discriminatie, transparantie, onpartijdigheid en niet strijdig is met Europees recht. **Een dergelijke richtlijn is echter alleen van toepassing op de toewijzing van slots uit de zogenaamde slotpool**; slotaanvragen met historische rechten zullen altijd eerst moeten worden toegewezen, ongeacht het vliegtuigtype. Echter de Europese Commissie heeft op 1 december 2011 een voorstel gepubliceerd voor aanpassing van de Europese Slotverordening, waarin ze de mogelijkheid tot het instellen van lokale richtlijnen praktisch gezien geheel wil wegnemen.
- Wanneer niet tot tevredenheid van de betrokken luchtvaartmaatschappijen aan alle aanvragen voor slots kan worden voldaan, moet de slotcoördinator o.g.v. de verordening **prioriteit geven aan geregelde diensten** en geplande niet-geregelde diensten. In geval van concurrerende aanvragen binnen dezelfde dienstencategorie geeft hij prioriteit aan diensten die gedurende het hele jaar worden uitgevoerd.

HISTORISCHE RECHTEN

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

Slotabuse

Van belang voor de mainport is met name de piekcapaciteit voor de hub operatie. Dit vraagt om een efficiënt slotallocatie systeem waar met name in de pieken slots efficiënt worden gebruikt

ONEIGENLIJK GEBRUIK VAN SLOTS

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

HOUDEN- EN TERUGGEVEN VAN SLOTS

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

Priority rules

- Van belang voor de mainport is met name de piekcapaciteit voor de hub operatie. Dit vraagt om een efficiënt slotallocatie systeem waar met name in de pieken slots efficiënt worden gebruikt. Daarnaast zouden de slots uit de slot Pool volgens het principe van selectiviteit zoveel mogelijk moeten toekomen aan het mainport gebonden verkeer.
- Volgens de IATA Worldwide Slot Guidelines (WSG) mag bij de slotuitgifte rekening worden gehouden met de balans tussen de verschillende soorten diensten en markten, en de ontwikkeling van het route netwerk van de luchthaven

PRIORITEIT AAN 'CONNECTING LONG HAUL SERVICES'

- Voor de Mainport zijn met name de long haul bestemmingen van belang. In geval van concurrerende slotaanvragen geldt als additioneel verdeel criterium als bedoeld in 7.4.1. van de IATA WSG dat prioriteit kan worden gegeven aan long haul services (lange afstanden). In dat geval geldt dan als additioneel verdeel criterium zoals bedoeld in 7.4.1. van de IATA WSG dat prioriteit kan worden gegeven aan connecterende long haul services die bovendien Mainport gebonden zijn. Deze maatregel is op grond van de IATA WSG uitvoerbaar en heeft effect bij concurrerende slotaanvragen
- Deze richtlijnen zien toe op het efficiënt gebruik van slots en werken regulerend. Dit vergt wel een actieve houding van de slot coördinator. Door het nauwlettend volgen van het slotgebruik zal er minder snel worden 'overboekt' en zullen er meer slots vrijkomen wat tot een betere benutting van de beschikbare capaciteit zal leiden. Met het toepassen van deze richtlijnen zullen er naar verwachting meer slots in handen komen van de voor het Mainportverkeer. Deze richtlijnen gelden na bekendmaking op de website.

Secondary slottrading

Mobiliteit van slots

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

- Dit is expliciet toegestaan door de EU Commissie en wordt op grote schaal toegepast op Heathrow.
- Op Schiphol is nog geen secondary slottrading gaande

nachtcapaciteit

- In het kader van het Aldersadvies Schiphol wordt de nachtcapaciteit op Schiphol teruggebracht tot 32.000 actuele vliegtuigbewegingen. Vanzelfsprekend is het de bedoeling om binnen deze nachtcapaciteit dat verkeer te prioriteren dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling, zowel op basis van geluidskenmerken, als op basis van mainportgebondenheid.
- Gedurende de nacht (incl early morning) is het aandeel van traffic behorende in segment 5 (non-hub leisure bestemmingen) relatief hoog, en licht gegroeid van 36% aandeel in 2006 tot 38% aandeel in 2011. Het totaal aantal uitgegeven nachtslots is stabiel over de jaren, alhoewel het aantal uitgegeven historische nachtslots licht stijgt.
- De mogelijkheden verkeer te prioriteren zijn echter zeer beperkt. Dit heeft alles te maken met het feit dat er voor de nacht al ca. 34.600 (historische) slots door de slotcoördinator zijn uitgegeven. Deze historische rechten kunnen niet worden ingetrokken. Wel gelden er operationele restricties voor lawaaige toestellen in de nacht.
- Doordat soms niet alle historische slots worden gebruikt (80/20 regel) en door verschillen tussen bloktijden (slots) en baantijden (nachtgeluidsparements), ontstaat voor de slotcoördinator nu nog iets ruimte om niet gebruikte slots aan andere maatschappijen toe te wijzen op non-historische basis, omdat het totaal aantal feitelijk uitgevoerde vluchten in de nacht nog steeds onder de 32.000 ligt.
- Omdat er geen historische rechten meer kunnen worden geclaimd en er louter nog een handvol non historische en ad hoc slots te vergeven valt in de nacht, is er geen ruimte meer voor nieuwkomers of uitbreiding van bestaande luchtvaartmaatschappijen.
- De bestaande charters zoals Transavia, ArkeFly, Corendon en full freighters kunnen nu al niet meer groeien in de nacht en vliegen nu al deels op non historische slots die langzaam zullen verdwijnen naarmate de historische rechten meer en meer worden gebruikt.
- Schiphol zal de overheid vragen om in het kader van selectiviteit een vergunningenstelsel te ontwikkelen dat de afbouw van non-historische slots ondersteunt teneinde de slot coördinator in aanvulling op de Europese regels extra tools in handen te geven.

Actueel: compensatie CDA's door terugbrengen nachtcapaciteit

SECTOR VOORSTEL VOOR OVERBRUGGING CDA PROBLEMATIEK

JAAR

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

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

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

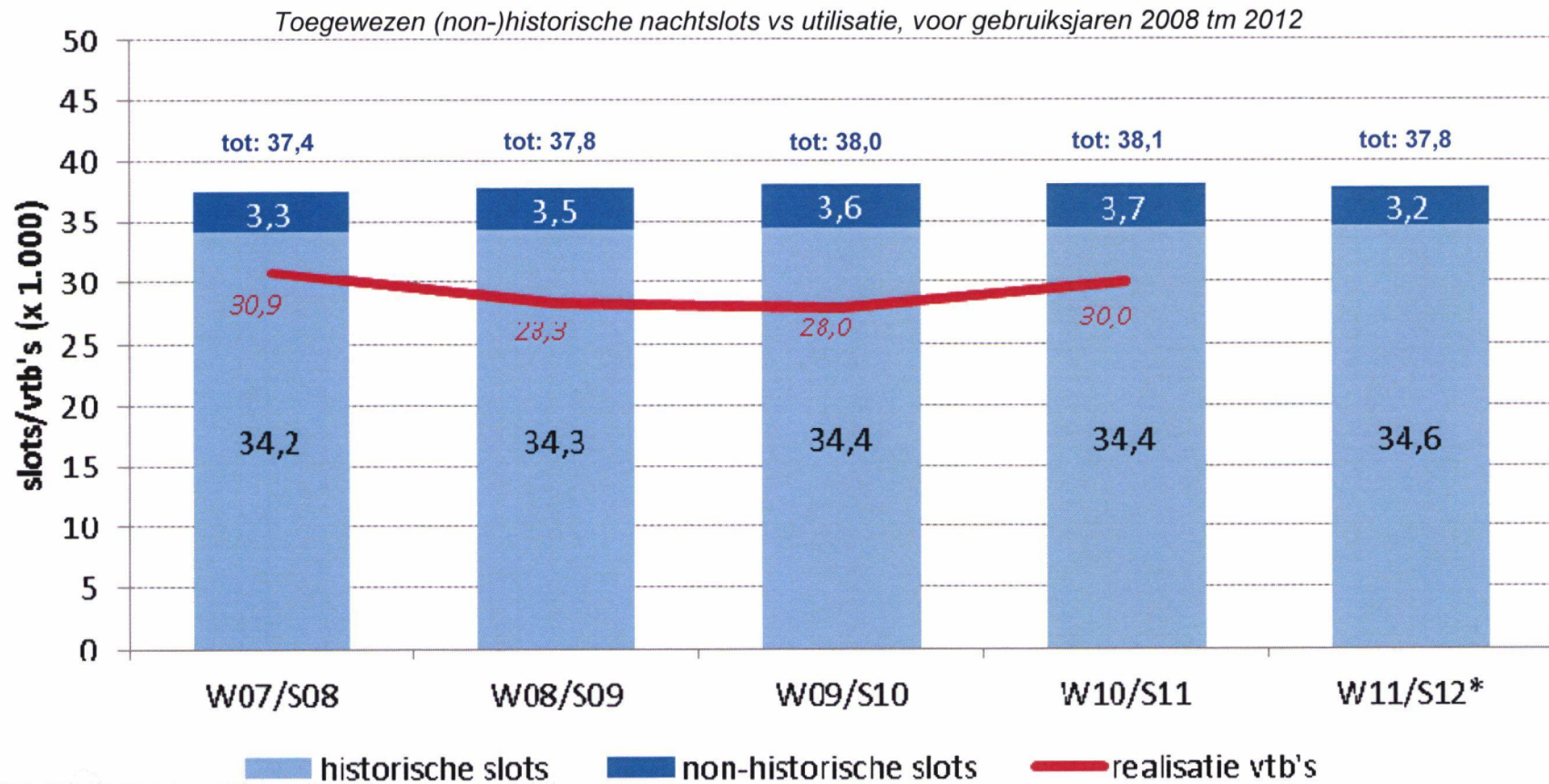
POSITIE SECTOR MET BETREKKING TOT TIMETABLE REGIONAL AIRPORT CAPACITY

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

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

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

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



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

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

Uitwerking matrix: Piekuurcapaciteit

- Van belang voor de mainport is met name de piekuurcapaciteit voor de hub-operatie. Dit vraagt om een efficiënt slotallocatie systeem waar met name in de pieken slots efficiënt worden gebruikt.
- Voor slotuitgifte is de piekcapaciteit van 110 vtb's/uur momenteel de bovengrens, in de praktijk kan echter niet altijd alle capaciteit worden benut, als gevolg van allerlei verstoringen en vertragingen.
- Een aantal factoren heeft effect op de hoogte van de vraag, zoals wave structuur, vlootontwikkelingen, bezettingsgraden en groeimarkten waaronder Azië en LCC. De piekdruk kan voor meerdere processen echter op een verschillend moment plaatsvinden.
- Van belang voor de mainport is met name een zeer hoge performance van de luchthaven als geheel voor de hub operatie, in alle configuraties (landen en starten). Daarnaast zouden de slots uit de slotpool volgens het principe van selectiviteit zoveel mogelijk moeten toekomen aan het mainport gebonden verkeer. De mogelijkheden die het instrument slotallocatie biedt als instrument voor selectiviteit zijn echter gering. Onder Slotallocatie is uitgewerkt hoe het slotallocatiesysteem ten behoeve van selectiviteit zal worden ingezet.
- Daarnaast zal later ingezet worden op het verhogen van de feitelijke piekuurcapaciteit. De piekuurcapaciteit is een balans tussen capaciteit, marktvaart en betrouwbaarheid. De Piekuurcapaciteit zal echter pas worden verhoogd in lijn met de behoefte vanuit de hub-operatie en de noodzakelijke betrouwbaarheid. Tot die tijd zal getracht worden om zoveel mogelijk door optimalisatie van de dienstregelingen van het hub-netwerk en het stimuleren van niet-mainportgebonden verkeer (zie onder 'stelsel van samenwerkende luchthavens') om buiten de volle perioden te opereren de beschikbare piekuurcapaciteit optimaal te benutten in lijn met het selectiviteitbeleid.
- Met het inzetten van dit beleid wordt voorkomen dat het aandeel niet mainportgebonden verkeer in de voor de hub operatie van essentieel belang zijnde pieken, zal toenemen

Uitwerking piekuurcapaciteit

- Uitgangspunt is hierbij dat de piekuurcapaciteit wordt vastgesteld in lijn met de behoefte vanuit het mainport gebonden verkeer op Schiphol (hub functie). Dit is een balans tussen capaciteit, vraag en betrouwbaarheid. En verder is het van belang de piekcapaciteit optimaal te benutten t.b.v. het mainport gebonden verkeer.
- Over het gehele jaar genomen, is het aandeel van segment 1 traffic in de piekuren ca 85%. Kijken we specifiek naar een drukke dag in de zomer, dan zakt dat aandeel in de piekuren naar 64-79% al gelang het piekuur. Noot: het geplande schema voor een drukke dag in S12 voorziet een aandeel van KLM+partners in de piekuren van rond de 80%.

Uitwerking:

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

Uitwerking matrix: Tarieven

- Met het niveau van de tarieven en de daarin toegepaste tariefstructuur streeft Schiphol na de concurrentiepositie van de Mainport Schiphol te behouden en te versterken. Randvoorwaarde is een gezonde economische bedrijfsvoering, zodat Schiphol in staat is om te blijven investeren in de Mainport infrastructuur. De concurrentiepositie van de Mainport wordt immers bepaald door de combinatie van prijs- en kwaliteit. Daarnaast is de tariefstructuur gericht op efficiënt gebruik van capaciteit en wordt invulling gegeven aan het overheidsbeleid met betrekking tot geluid en emissies.
- De kaders voor de vaststelling van onze tarieven zijn vastgelegd in de Wet luchtvaart. In artikel 8:25d lid 2 Wet Luchtvaart is bepaald dat de door Schiphol te hanteren tarieven non-discriminatoir dienen te zijn. De Rechtbank Rotterdam heeft in haar uitspraak van 25 november 2010 (LJN: BO5063), onder verwijzing naar de totstandkomingsgeschiedenis van deze bepaling, bepaald dat op de eis van non-discriminatie van artikel 8:25d lid 2 Wet luchtvaart het mededingingsrechtelijke begrippenkader van artikel 102 Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ("VWEU") van toepassing is. In artikel 102 VWEU wordt onder discriminatie verstaan het ten opzichte van afnemers toepassen van ongelijke tarieven/voorwaarden voor gelijkwaardige diensten, indien deze afnemers daarmee nadeel wordt berokkend in de mededinging op een markt waarop zij met elkaar concurreren.
- Om te kunnen vaststellen of sprake is van het berokkenen van nadeel in de mededinging tussen afnemers moet de relevante markt worden afgebakend waarop deze afnemers met elkaar concurreren. Alleen wanneer de betrokken luchtvaartmaatschappijen de diensten waarvoor zij gedifferentieerd worden behandeld, gebruiken voor activiteiten op dezelfde relevante markt kan sprake zijn van relevante nadeel berokkening.

Uitwerking tarieven

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

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

Tarief differentiatie

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

Uitwerking matrix: Operationele restricties

- In de matrix zijn onder operationele restricties zowel bestaande, als mogelijke instrumenten opgenomen die bijdragen aan het accommoderen van luchtverkeer binnen de beschikbare capaciteit. Het gaat hier om bijvoorbeeld potentiële lokale beperkingen die gesteld kunnen worden aan bepaalde toestellen, die bijdragen aan een betere selectieve benutting van de (piek)capaciteit op Schiphol.
- Er gelden op de luchthaven al vergaande operationele restricties voor lawaaiige toestellen (onderkant H3) en operationele voorschriften gericht op het gebruik van P-RNAV onder bepaalde omstandigheden. In het kader van selectiviteit is onderzocht of verdergaande beperkingen zinvol en uitvoerbaar zijn. Daarbij is voornamelijk gekeken naar het optimaliseren van de piekcapaciteit.

Uitwerking maatregelen:

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

Feitelijke toepassing:

Maatregel 1 en 2 worden opgenomen in de capaciteitsdeclaratie.

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

Treedt in werking per:

Maatregel 1 en 2 zijn reeds van toepassing

Maatregel 3 treedt in werking per W12

Voorschriften met betrekking tot H2 en H3 luchtvaartuigen

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

Preferred aircraft types

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

P-RNAV / RNAV-1 requirement for arrivals between 23:00 and 06:30 hr. local time

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

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

Operationele restrictie voor klein verkeer in de pieken

- De maximale piekcapaciteit is sterk afhankelijk van de vloot mix. Een andere verdeling doet de startcapaciteit wijzigen. Grofweg kan gesteld worden dat wanneer de vlootsamenstelling meer homogener wordt, de startintervallen minder spreiding kennen en dus de startcapaciteit toeneemt. Het meest effectieve middel om dit te bereiken is door eisen te stellen aan het type toestel. Echter voordat netwerkcarriers hun toestellen hierop aanpassen — wat niet zomaar kan omdat het karakter van een hub-operatie nu eenmaal gevarieerdheid in vlootsamenstelling — dient het ATM systeem geavanceerder gemaakt te worden.
- De start intervallen zijn afhankelijk van de grootte van het vliegtuig dat als eerste start, als ook de grootte van het daarop volgende vliegtuig. Hierbij wordt uitgegaan van de huidige SID / vertrek route structuur, waarbij het mogelijk is om vertrekkende vliegtuigen in het luchtruim (TMA) redelijk snel te laten divergeren. Langzame, propeller vliegtuigen mogen nu al kort na de start van hun routes worden afgehaald om “ruimte” te maken voor de volgende start maar het is nog steeds noodzakelijk om langere startintervallen te hanteren wat dus ten koste gaat van de piekcapaciteit
- Binnen het kader van de bestaande Schipholregels is het mogelijk de bestaande operationele restricties aan te vullen met regels die betrekking hebben op het baangebruik. Dit is de meest voor de hand liggende wijze van implementatie. De Schipholregels zullen hierop worden aangevuld met operationele restricties voor het tijdens de pieken op de hoofdbanen starten met vliegtuigen die een bepaalde startsnelheid niet halen.
- Na vaststelling van de wijziging in de Schipholregels zullen deze regels ter publicatie in het AIP worden aangeboden. Het is de bedoeling dat deze maatregel nog in 2012 zal worden uitgevoerd Het effect van deze maatregel zal zijn dat er kortere startintervallen kunnen worden gehanteerd in de pieken en er geen kostbare piekcapaciteit verloren gaat.

Geluid preferentieel baangebruik

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

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

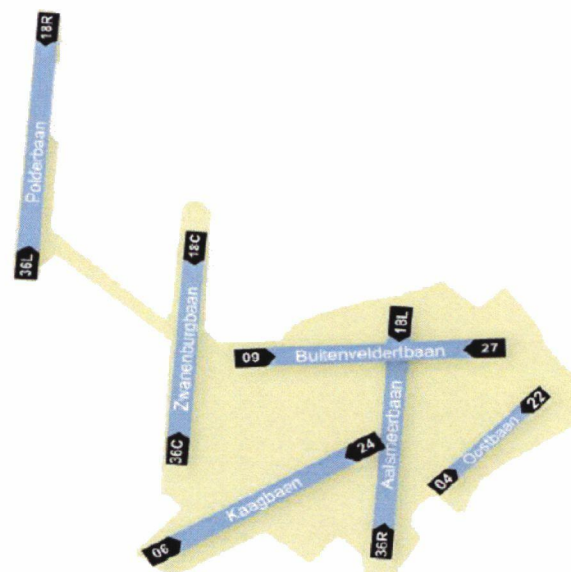
Dag (06:00 – 23:00 uur)

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

Nacht (23:00 – 06:00 uur)

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

L = Landen
S = Starten



Operationeel concept

Uitgangspunt

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

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

Regel

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

Uitvoering matrix: Marketing en acquisitie

- In de matrix is onder marketing en acquisitie aangegeven dat invulling zal worden gegeven aan een stelsel van samenwerkende luchthavens (cf. aankondiging in de Luchtvaartnota) ten behoeve van het accommoderen van het gewenste verkeer op de verschillende luchthavens, zodanig dat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare luchthaveninfrastructuur in lijn met de afspraken gemaakt in het kader van het convenant selectiviteit.
- In de Luchtvaartnota is aangegeven dat de marktvraag voor luchtvaart in Nederland opgevangen dient te worden door middel van een stelsel van samenwerkende luchthavens en selectiviteitsmaatregelen
- In het convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol zijn tussen het Rijk en SG afspraken gemaakt over het in te zetten stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit van de luchthaven Schiphol. Het beleid omvat een samenhangend en evenwichtig geheel van maatregelen ter versterking van de duurzame mainport en ter bevordering van dat verkeer dat deze doelstelling ondersteunt. Dit teneinde de capaciteit op de luchthaven Schiphol optimaal te kunnen benutten.
- Belangrijk onderdeel van de afspraken tussen Rijk en SG is dat SG een samenspel van stimuleringsmaatregelen en operationele beperkingen zal uitwerken waardoor het voor niet-mainportgebonden verkeer dat vanaf de luchthaven Schiphol opereert aantrekkelijk wordt gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit. Daarbij zal SG de wettelijke (nationale, Europese en internationale) kaders van onder meer het mededingingsrecht, waaronder tevens het staatssteunregime, in acht nemen.
- Schiphol heeft onder haar voorzitterschap een Schiphol Group luchthaven coördinatie team opgezet waarin de verantwoordelijke medewerkers van de betrokken luchthavens AAS, EA, RTHA en LEY op het gebied van Airline marketing, pricing en capaciteit planning deelnemen. Doel van het team is om te komen tot afstemming van het beleid op het gebied van Airline Marketing, Airline incentives, pricing, en capaciteit planning tussen de betrokken luchthavendirecties zodanig dat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare luchthaveninfrastructuur in lijn met het Mainportbeleid en de afspraken gemaakt in het kader van het convenant selectiviteit.
- **Doel is om zo te bewerkstelligen dat het niet mainport gebonden verkeer zoveel mogelijk gebruik gaat maken van de regionale luchthaven capaciteit en dat het mainport gebonden verkeer zoveel mogelijk op AAS wordt gestimuleerd. Door voor elke luchthaven een specifieke markt product combinatie te creëren waarbij AAS zich richt op het mainport gebonden verkeer en Eindhoven, Rotterdam en Lelystad zich voornamelijk richten op niet mainport gebonden verkeer**

Stelsel van samenwerkende luchthavens

Organisatie

- De samenwerking tussen de luchthavens wordt vormgegeven aan de hand van een coördinatie team waarin afstemming plaatsvindt tussen de directeuren van de deelnemende luchthavens, zijnde **Amsterdam Airport Schiphol, Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport**. Het coördinatie team werkt aan de hand van een intern protocol waarin de spelregels zijn vastgelegd. De afstemming richt zich op de volgende in te zetten middelen

- De Nederlandse luchthavenexploitant heeft ingevolge de Wet luchtvaart de beschikking over een beperkt arsenaal aan formele middelen om het gewenste selectiviteitbeleid af te dwingen. De focus van het stelsel van samenwerkende luchthavens ligt daarom met name op het creëren van voorwaarden scheppend beleid.

- Als luchthavenexploitanten kunnen wij de volgende instrumenten inzetten ten behoeve van het stelsel van samenwerkende luchthavens:
 - I. Vaststellen tarieven
 - II. capaciteitsplanning en investeringen in infrastructurele aanpassingen/uitbreidingen
 - III. Airline marketing beleid
 - IV. Vaststellen operationele restricties

Toolbox stelsel van samenwerkende luchthavens

Vast stellen tarieven

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

Capaciteitsplanning en investeringen in infrastructurele aanpassingen/uitbreidingen:

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

Airline Marketing:

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

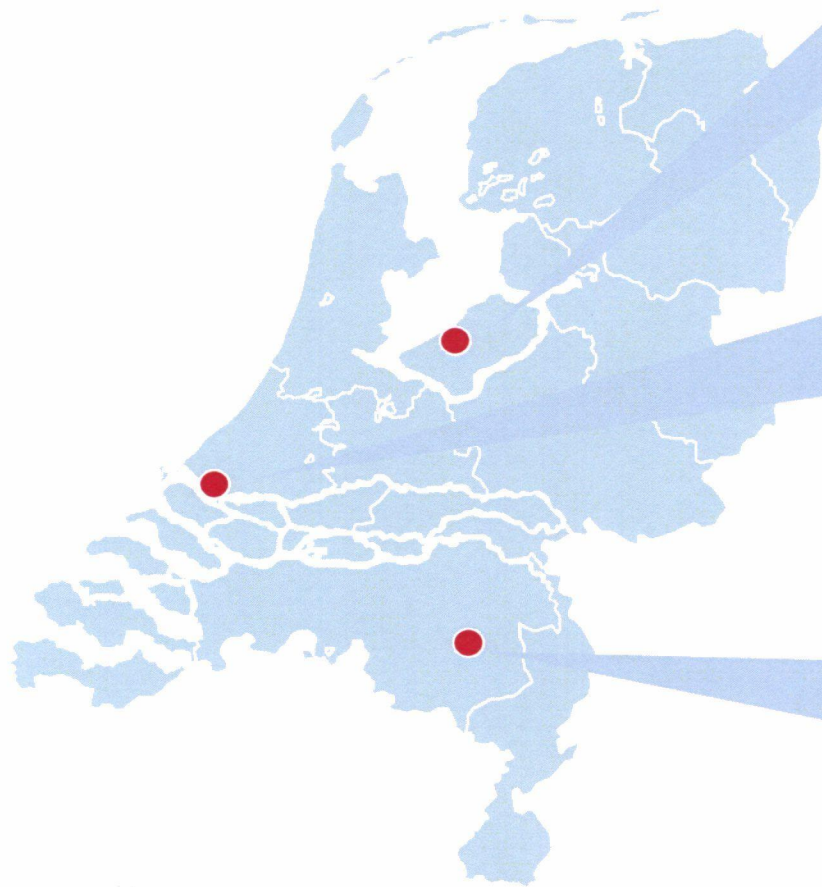
Operationele maatregelen

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

Alternatieve regionale capaciteit

- Een van de pijlers onder het selectiviteitsbeleid is het scheppen van regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer met een omvang van totaal 70.000 vliegtuigbewegingen. De heer Alders heeft op verzoek van het kabinet regionale Tafels gevormd waarin met de regio's Eindhoven en Lelystad wordt gesproken over het uitbreiden van capaciteit van de luchthavens in deze regio's.
- In juni 2010 is een advies uitgebracht voor een gefaseerde uitbreiding van de luchthavencapaciteit van Eindhoven Airport met in totaal 25.000 extra vliegtuigbewegingen tot 2020. Dit advies is door het kabinet overgenomen.
- In april 2012 is een advies uitgebracht voor een gefaseerde uitbreiding van de luchthavencapaciteit van Lelystad Airport met in totaal 25.000 extra vliegtuigbewegingen eerste fase tot 2020. Advies is nog in behandeling
- De besluiten die nodig zijn om deze capaciteitsuitbreiding te effectueren zijn pending.
- Er is dus nog geen alternatief voorhanden voor de groei van het niet mainportgebonden verkeer op Schiphol.
- Dit betekent dat een aantal instrumenten nog niet effectief kan worden ingezet.

Schiphol Group is eigenaar van drie relu's. Op dit moment biedt geen van de regionale airports additionele ruimte voor opvang van niet mainportgebonden verkeer



Lelystad

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

Rotterdam

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

Eindhoven

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

Uitwerking matrix: faciliteiten

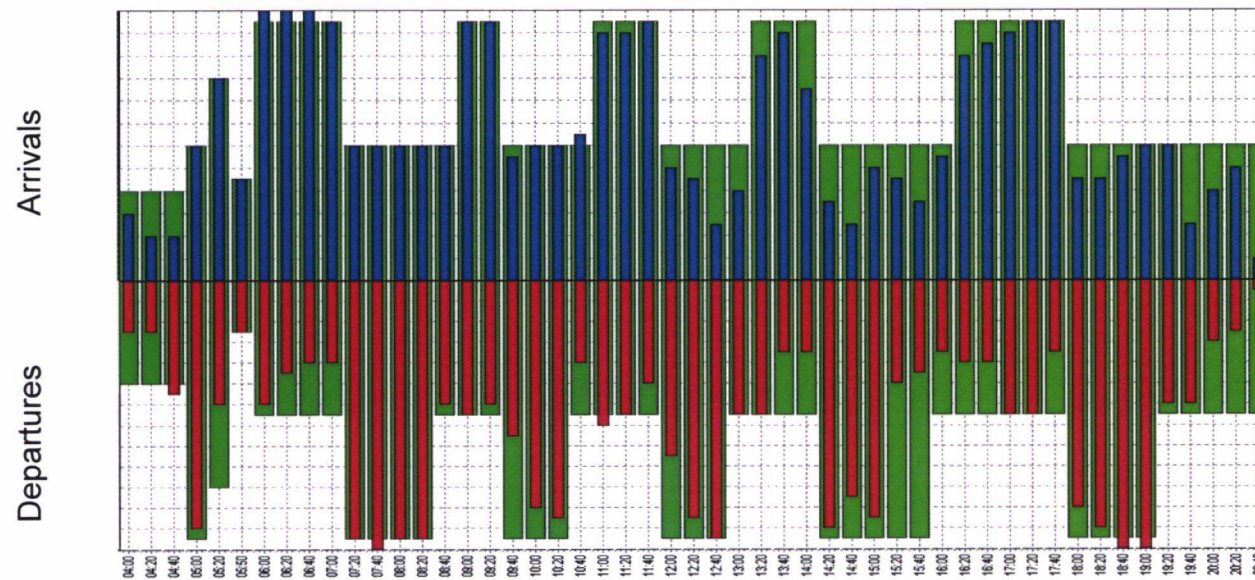
Capaciteitsknelpunten

- Over het geheel genomen is gebrek aan fysieke ruimte op de betrokken luchthavens binnen het stelsel van samenwerkende luchthavens een steeds groter knelpunt aan het worden. Dit is in voorgaande jaren ook al gesignaleerd, maar de tekorten worden met de stijgende marktvraag in het algemeen steeds groter. Gezien de tijd die nodig is voor het realiseren van de aanpassingen aan de huidige luchthaven infrastructuur van de betrokken luchthavens, zullen er de komende jaren in toenemende mate operationele maatregelen getroffen moeten worden:
 - Schiphol bereidt hiertoe in samenwerking met haar belangrijkste stakeholders een Masterplan voor dat in 2012 gereed zal zijn en aan zal geven op welke wijze invulling zal worden gegeven aan het oplossen van het gebrek aan fysieke ruimte.
 - Binnen het stelsel van samenwerkende luchthavens door afstemming van de capaciteitsplanning en de masterplanning kan het selectiviteitsbeleid gericht worden ondersteund. Door tijdig en gecoördineerd de beschikbare capaciteit in de markt te zetten kan zowel de markt voor mainportgebonden verkeer als ook de markt voor niet mainport gebonden verkeer optimaal worden bediend.
 - Pm: stand van zaken en rol Rijk capaciteit en uitbreiding regionale luchthavens verwijzen naar Aldersadvies Eindhoven en Lelystad

Schiphol heeft nu al bijna geen commercieel interessante slotparen voor nieuwkomers meer beschikbaar

Slotuitgifte – illustratieve dag hoogseizoen 2011

VTB's



All Times UTC

Update Ontwikkeling Mainport Traffic

Conform “Netwerkvisie” segmentering



Traffic Analysis & Forecasts

Tbv bespreking MinlenM/KLM/SACN/AAS 16 mei2012

Versie: final

Schiphol
Amsterdam Airport

Samenvatting

1. De “**netwerkvisie**”, behorende bij de Alders-afspraken en bestemmingen als basis heeft, is gehanteerd in voorliggende analyse:
 - Segment 1: verkeer en vervoer (inclusief freighters) door KLM en partner airlines (behorende tot SkyTeam en aanvullende airlines waarmee KLM codeshare afspraken mee heeft). Segment ook wel aangeduid als “Hub” segment.
 - Segment 2: traffic door non-hub carriers op zakelijke ICA bestemmingen (>10k zakelijke outbound pax per jaar)
 - Segment 3: traffic door non-hub carriers op zakelijke Europese bestemmingen (>10k zakelijke outbound pax per jaar)
 - Segment 4: freighter vliegbewegingen, niet behorende tot het hub segment
 - Segment 5: traffic door non-hub carriers op leisure (ICA en Europese) bestemmingen (<10k zakelijke outbound pax per jaar)
2. De jongste **verkeersprognoses** richting 2020 zijn neerwaarts bijgesteld en veronderstellen – zonder rekening te houden met uitplaatsing ihkv de Alders-afspraken – een volume van **508k vliegbewegingen in 2020** (medium scenario)
3. Ca **90% van alle vliegbewegingen behoort tot netwerkvisie segmenten 1-4**, een aandeel dat in de laatste drie jaren stabiel is gebleven. Het aandeel van Segment 1 (Hub) bedraagt ca 63% van het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol.
4. Gedurende **de nacht** (incl early morning) is het aandeel van traffic behorende in segment 5 (non-hub leisure bestemmingen) relatief hoog, en licht gegroeid van 36% aandeel in 2006 tot 38% aandeel in 2011. Het totaal aantal uitgegeven nachtslots is stabiel over de jaren, alhoewel het aantal uitgegeven historische nachtslots licht stijgt.
5. Over het gehele jaar genomen, is het aandeel van netwerkvisie segment 1 traffic in de piekuren ca 85%. Kijken we specifiek naar een drukke dag in de zomer, dan zakt dat aandeel in de piekuren naar 64-79% algehang het piekuur. Noot: het geplande schema voor een drukke dag in S12 voorziet een aandeel van KLM+partners in de piekuren van rond de 80%.

Inhoud

Definities en VTB forecast

Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

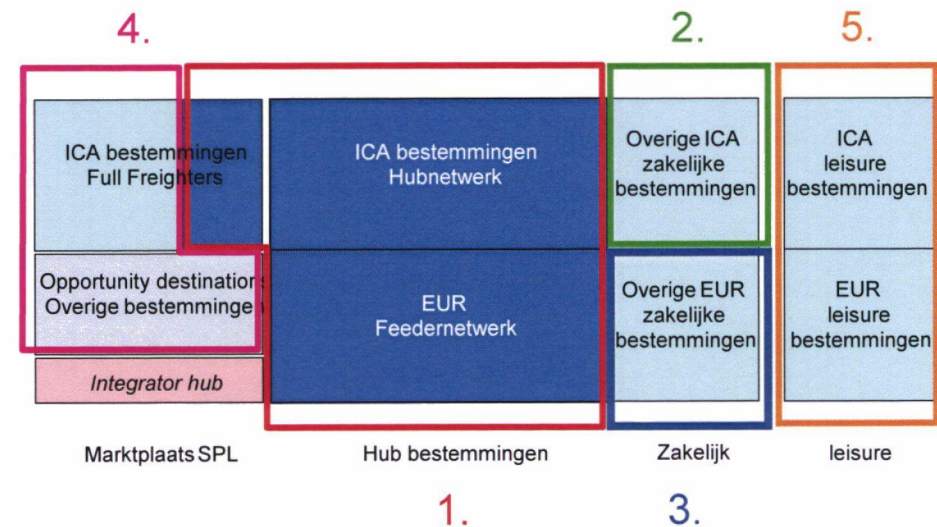
Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

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

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



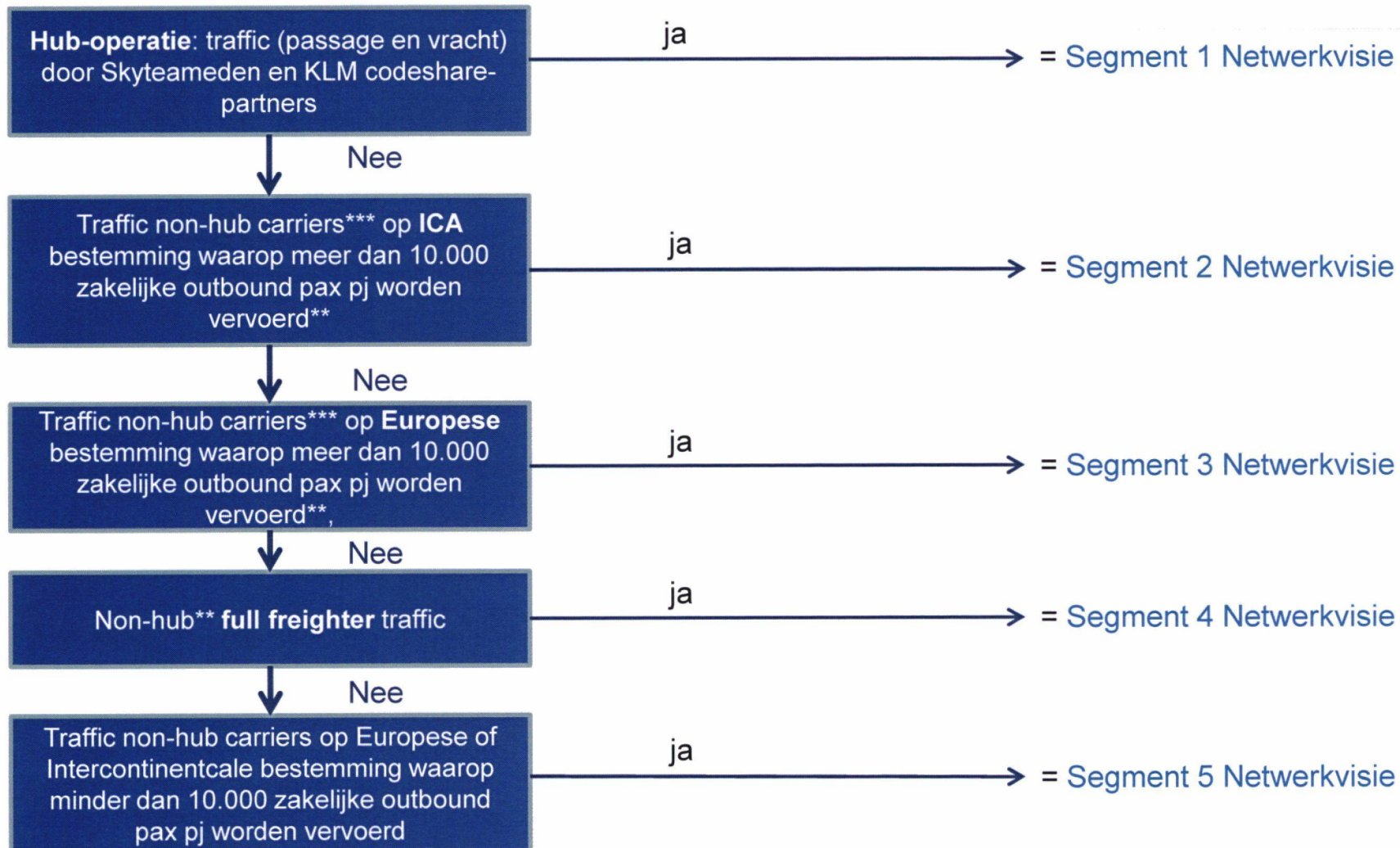
Segmenten:

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

Zie volgende slide voor definitie segmenten

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

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

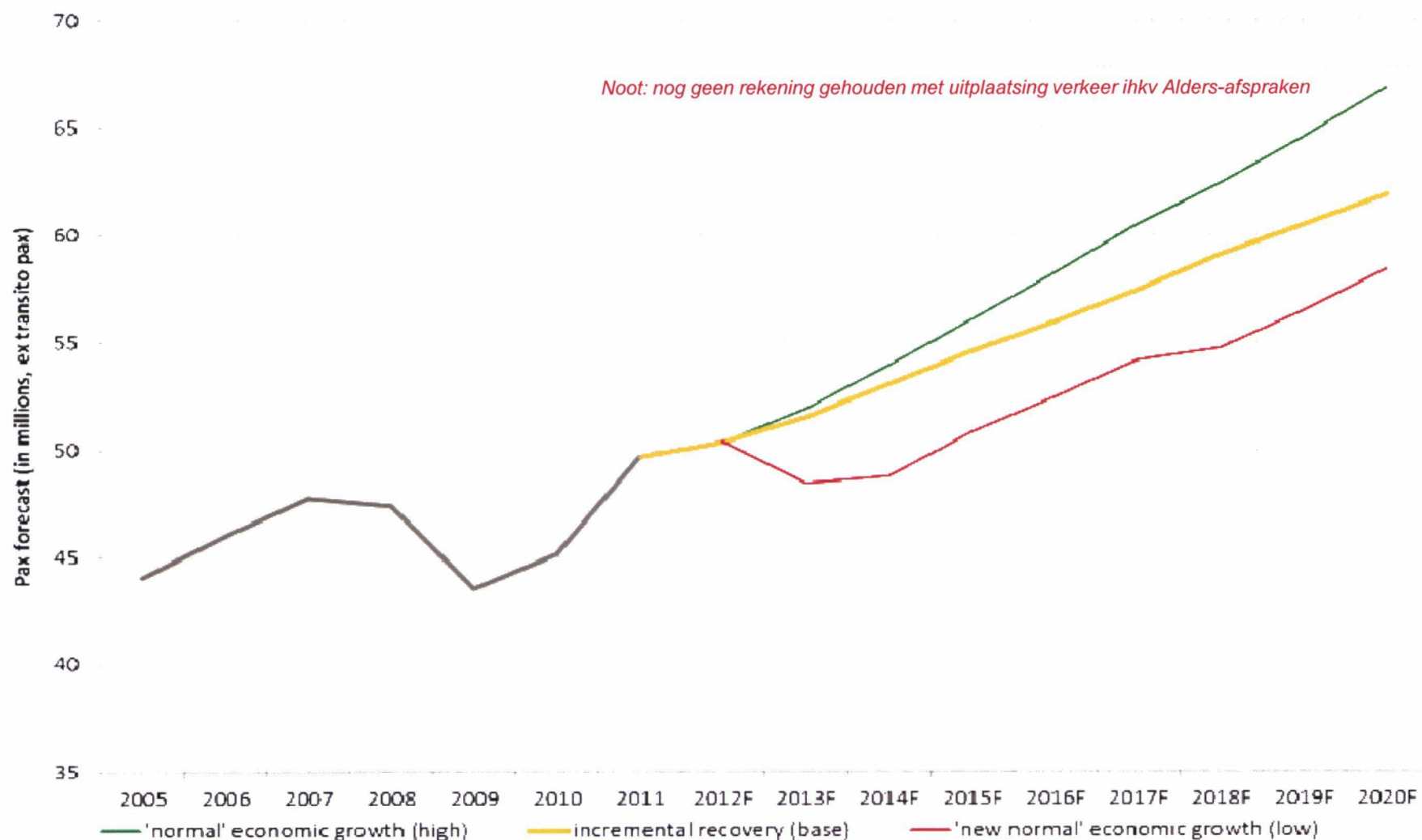


*) De segmenten uit de netwerkvisie Definitie zijn hier gedefinieerd zoals vastgelegd bij stuurgroepvergadering van 27 maart 2012

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

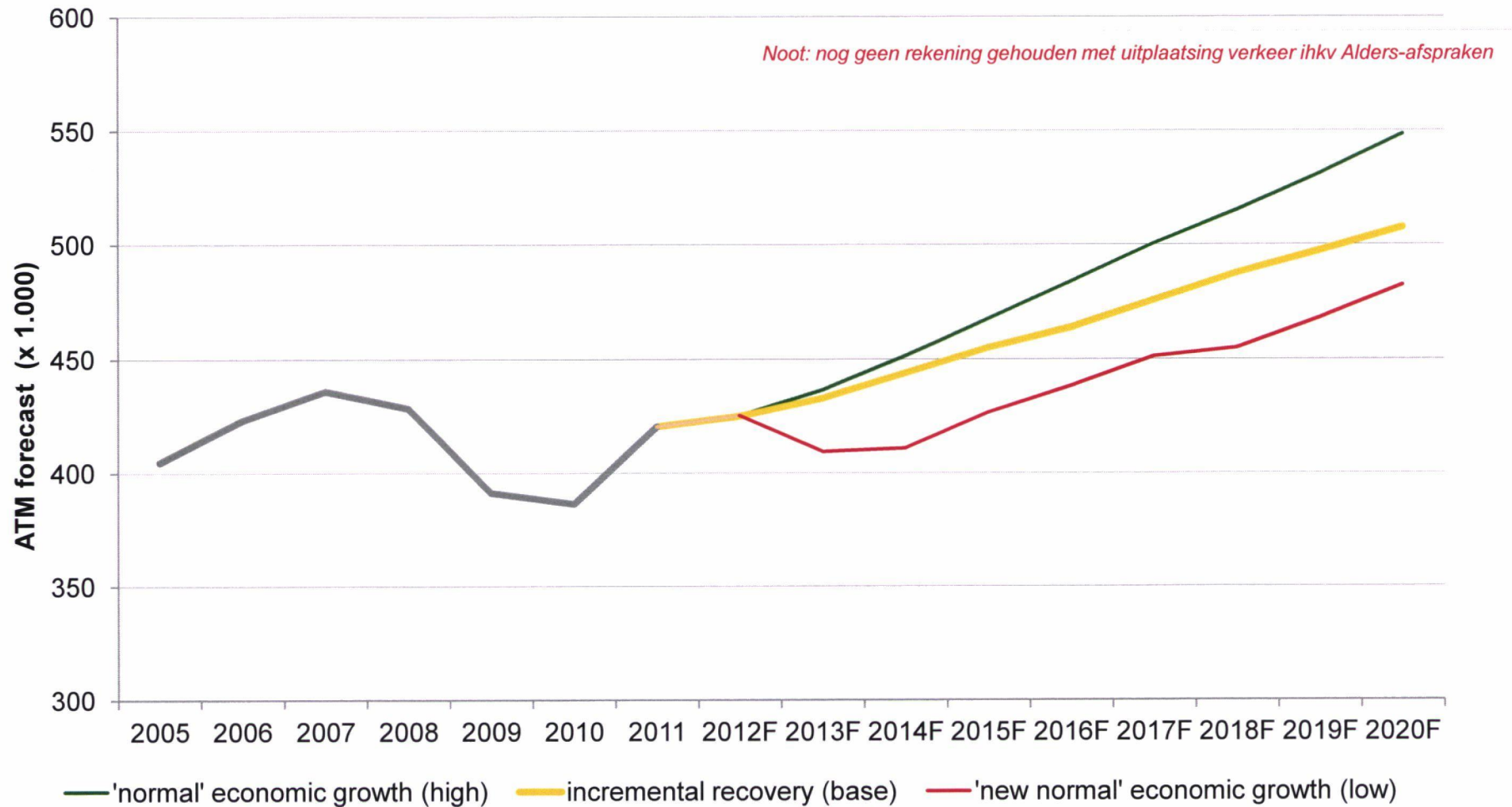
****) Een carrier die een deel uitmaakt van Skyteam en een codesharepartner is van KLM.

AMS marktvraag Pax t/m 2020



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

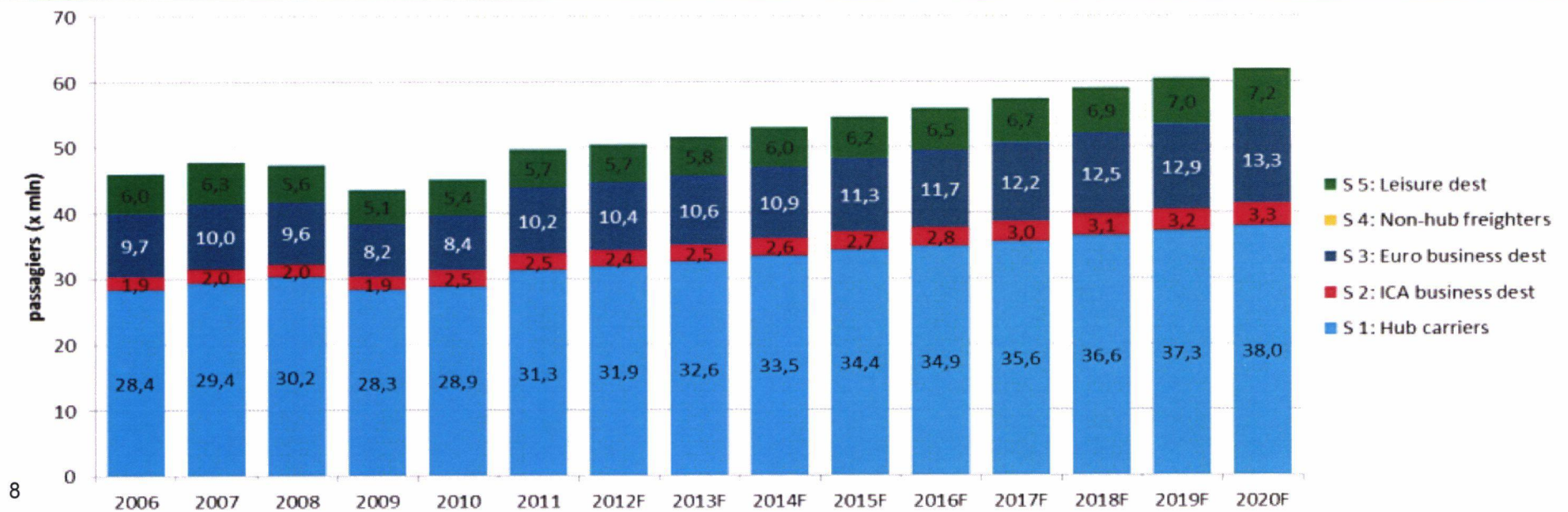
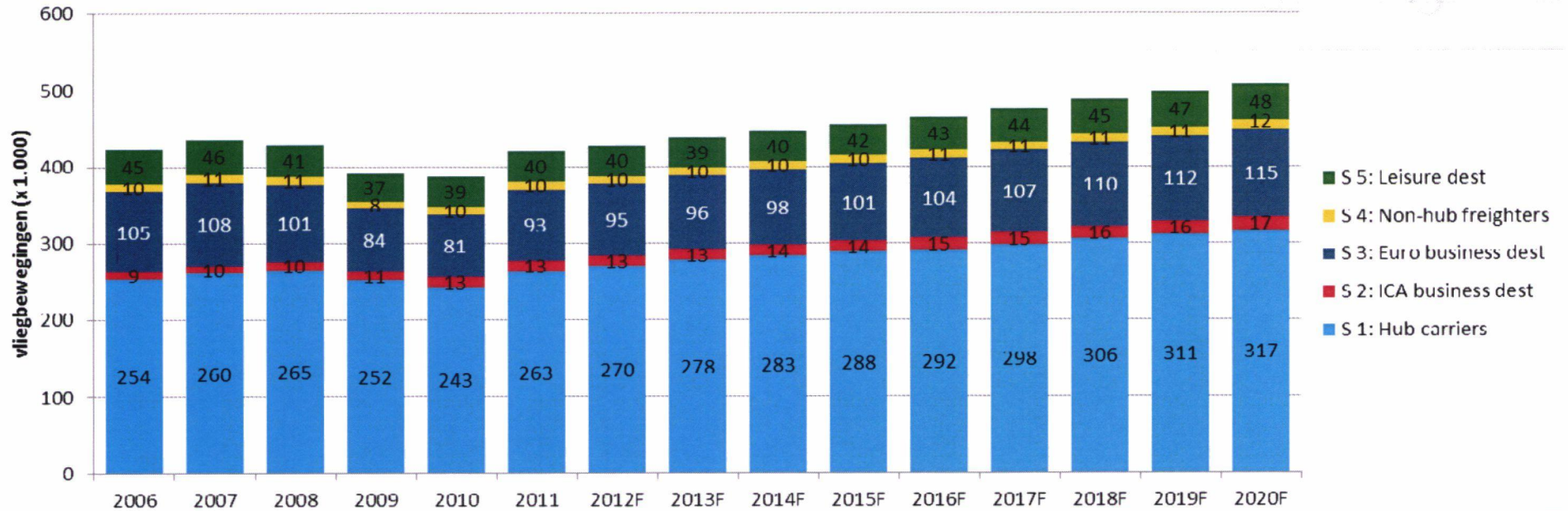
AMS marktvraag VTB's t/m 2020



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

AMS marktvaag (base scenario) naar netwerkvisie segmenten

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



Inhoud

Definities en VTB forecast

Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

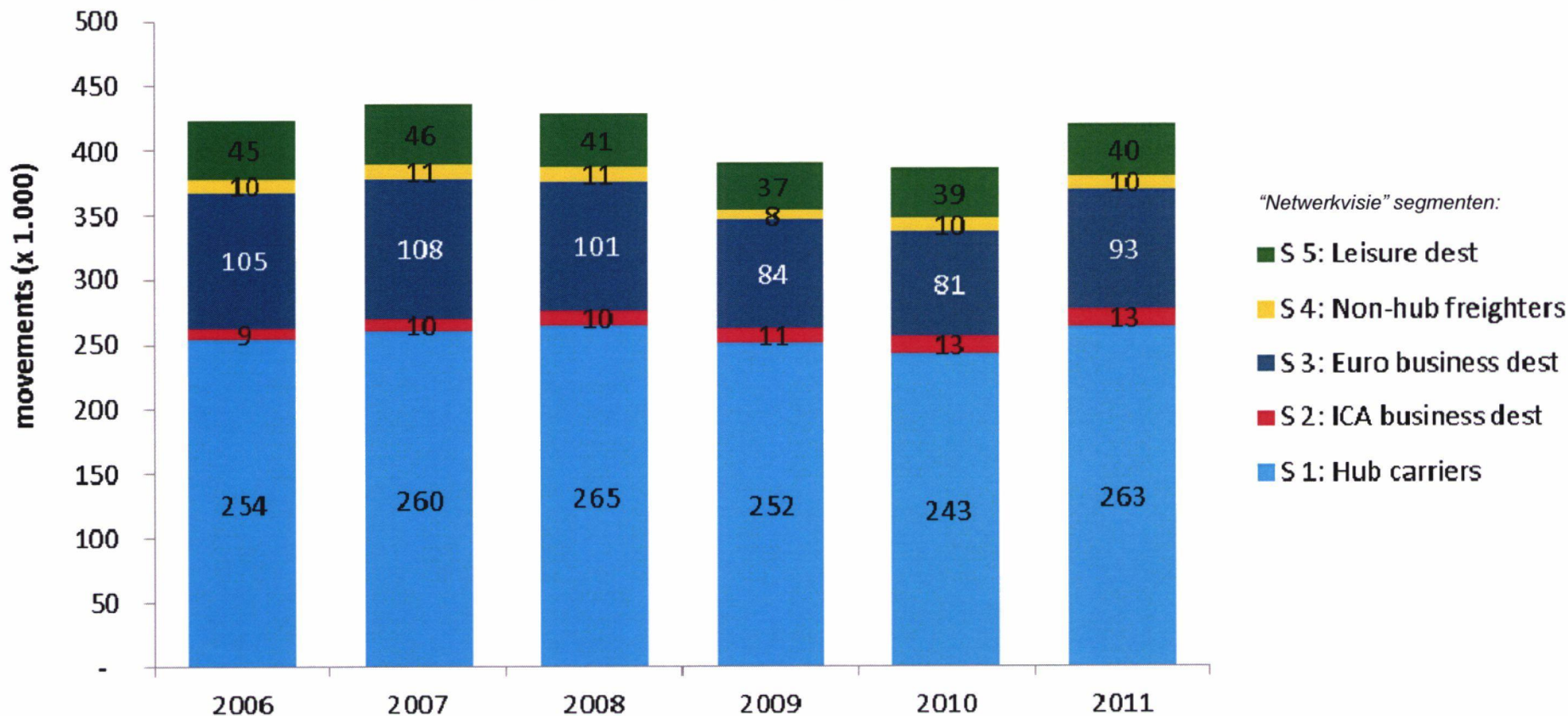
Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

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

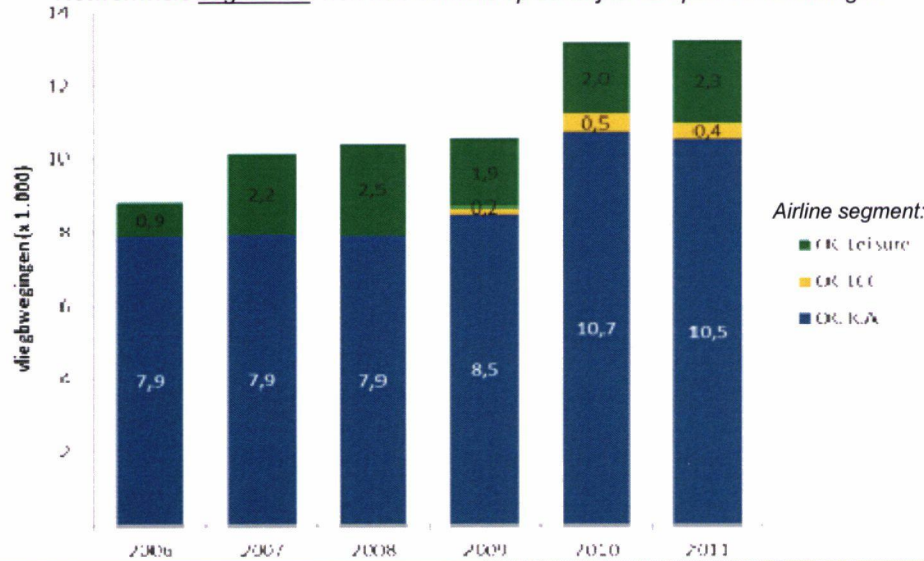
Ontwikkeling vtb's, naar Netwerkvisie segmenten



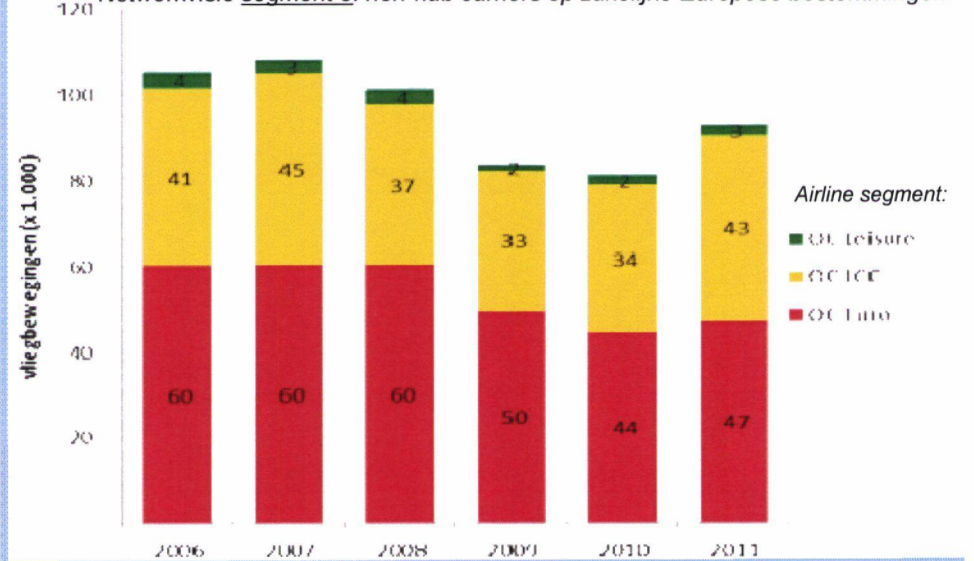
→ On the next slide, the type of airlines operating in segments 3 and 5 is specified into more detail

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

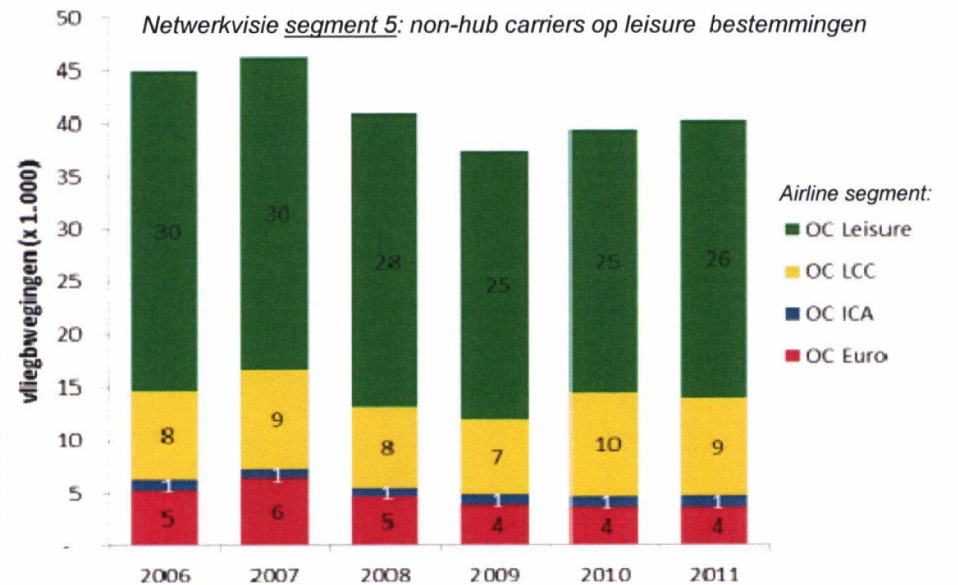
Netwerkvisie segment 2: non hub carriers op zakelijke ICA pax bestemmingen



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



Netwerkvisie segment 5: non-hub carriers op leisure bestemmingen



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

Betalingen aan airlines ihkv Air Reward Programma¹

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

Vanaf 2009 is maximale bedrag ARP verdrievoudigd

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

Inhoud

Definities en VTB forecast

Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

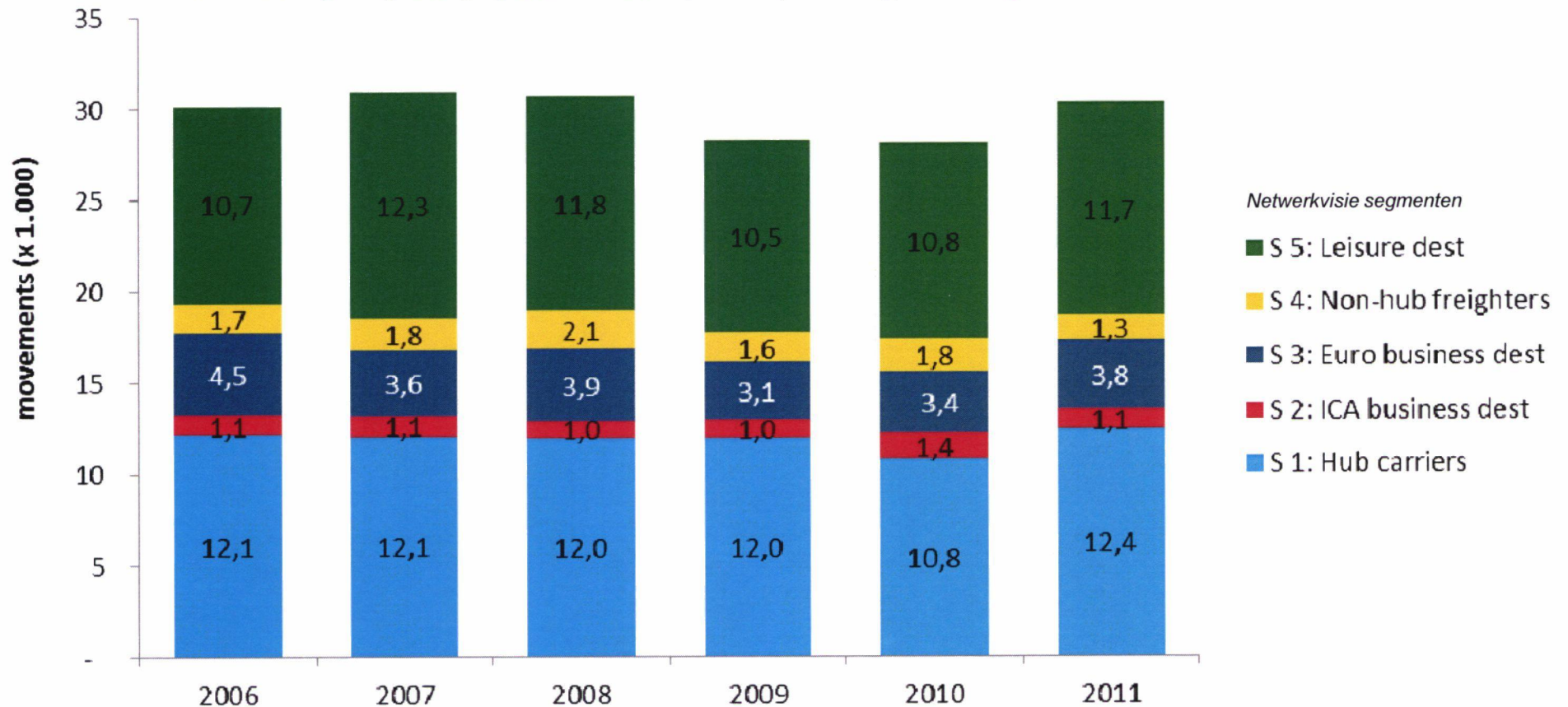
Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

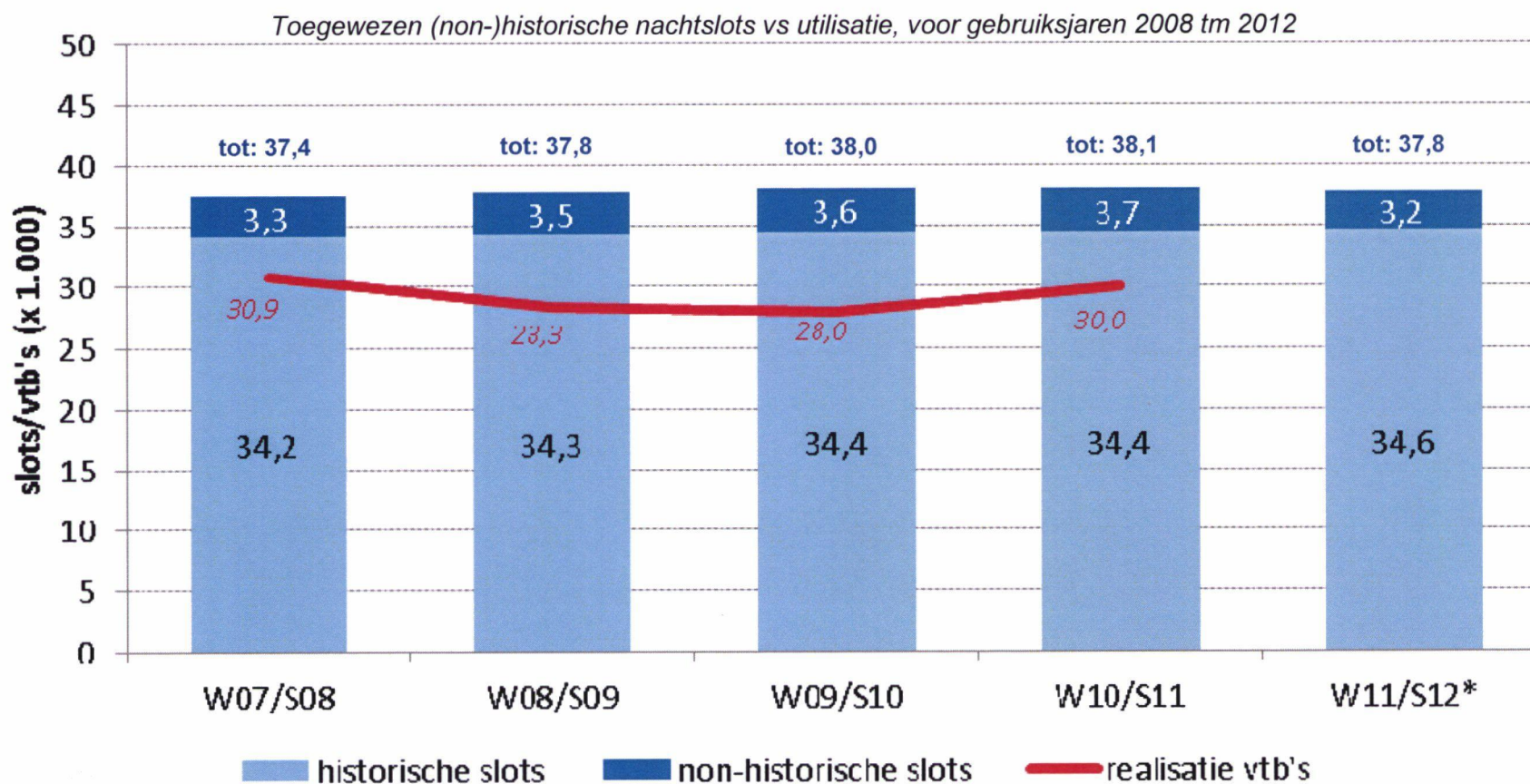
Ook het verkeer in de nacht (23-7uur) beweegt mee in het herstel van de markt, en komt het totaal aantal bewegingen in de nacht uit op 30k in 2011. In de nacht is het aandeel van segment 5 traffic (leisure) met 39% in 2011 relatief hoog

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



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

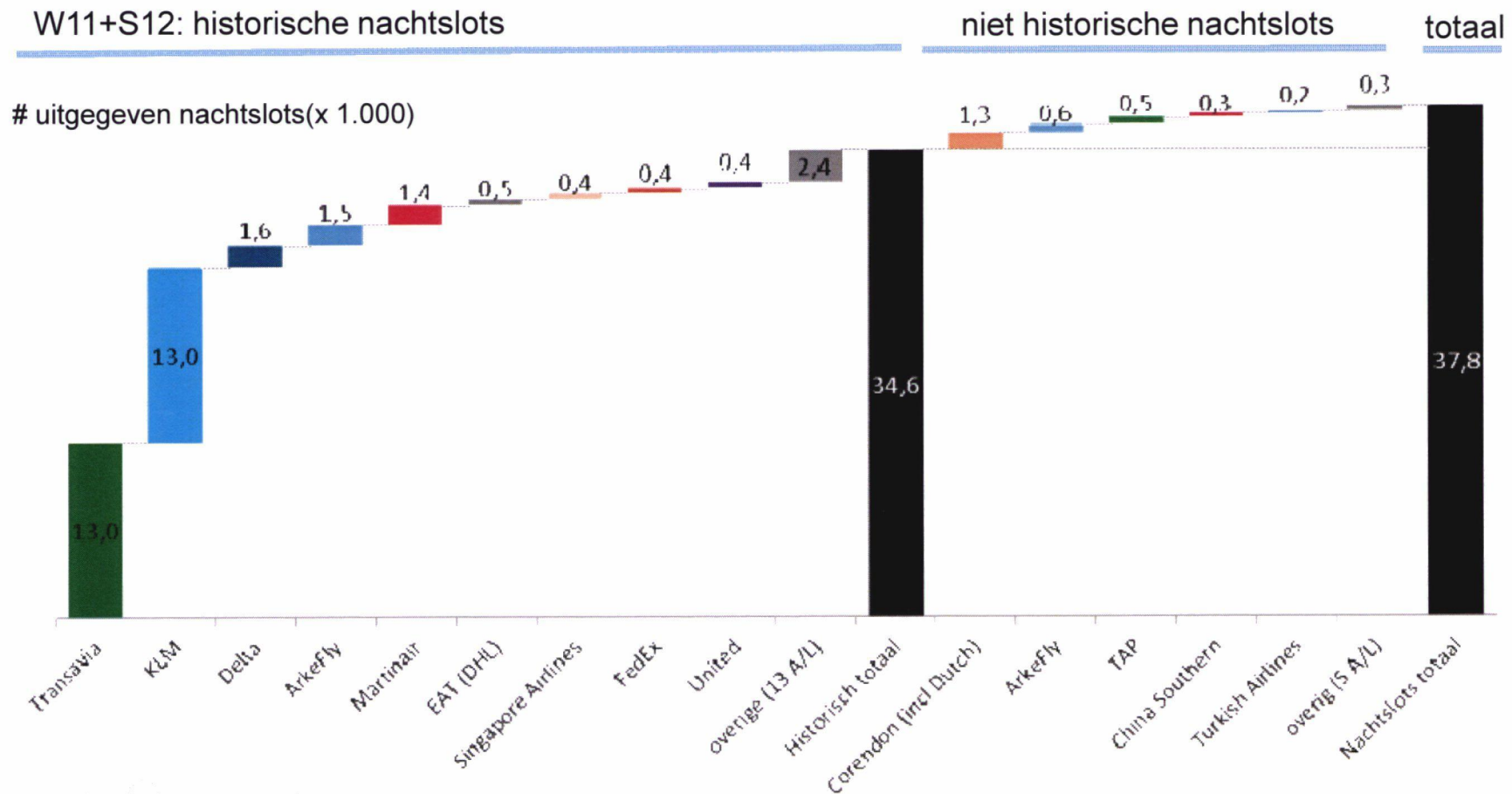
Utilisatie: 82% 75% 74% 79% n.n.b.



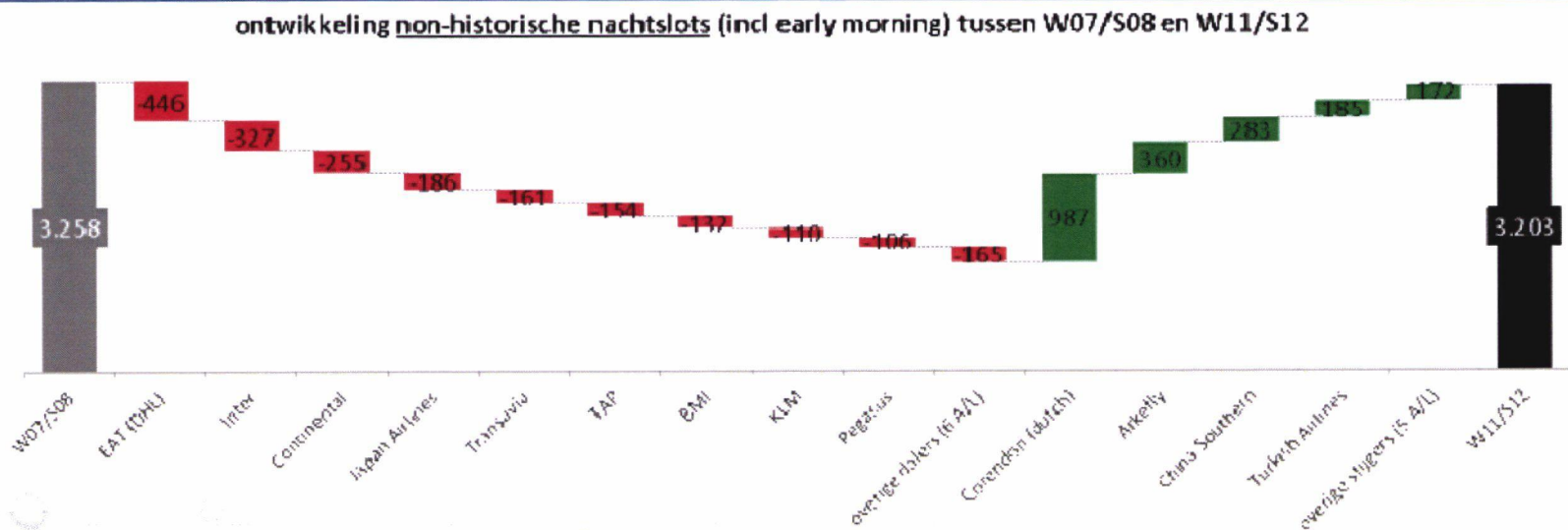
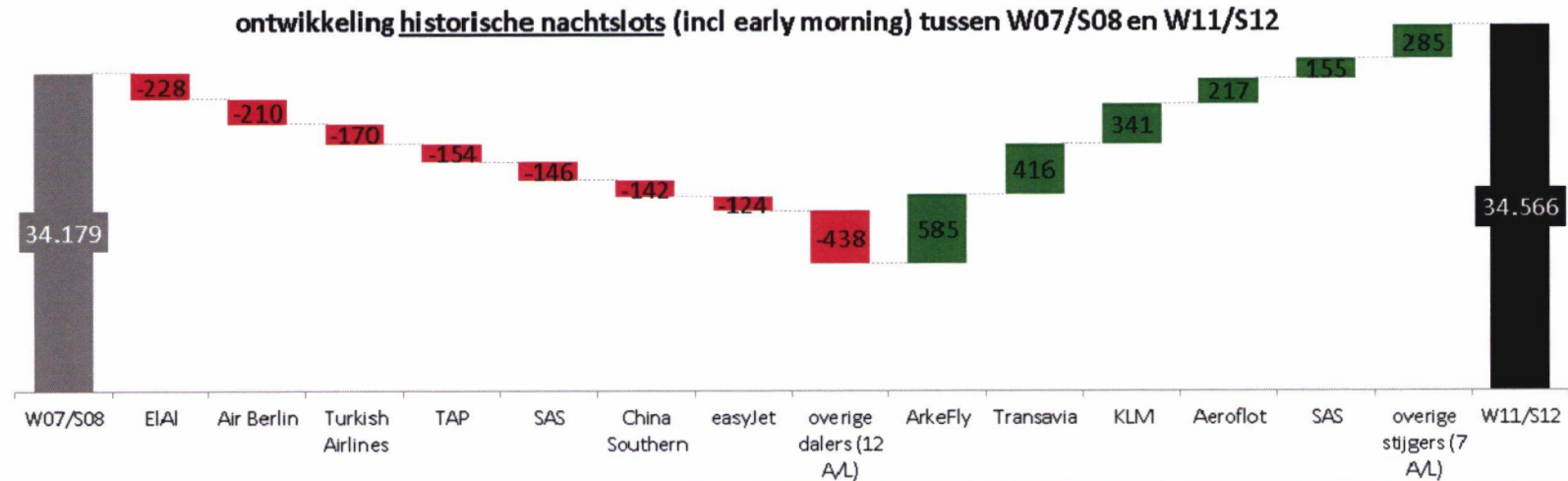
*: W07 t/m W11 is gebaseerd op toegewezen nachtslots bij de start van seizoen, S12 is gebaseerd op toegewezen nachtslots op Slot Return Day (31 Januari 2012) en zou nog iets lager uit kunnen vallen bij de start van S12 eind maart

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

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



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



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

Inhoud

Definities en VTB forecast

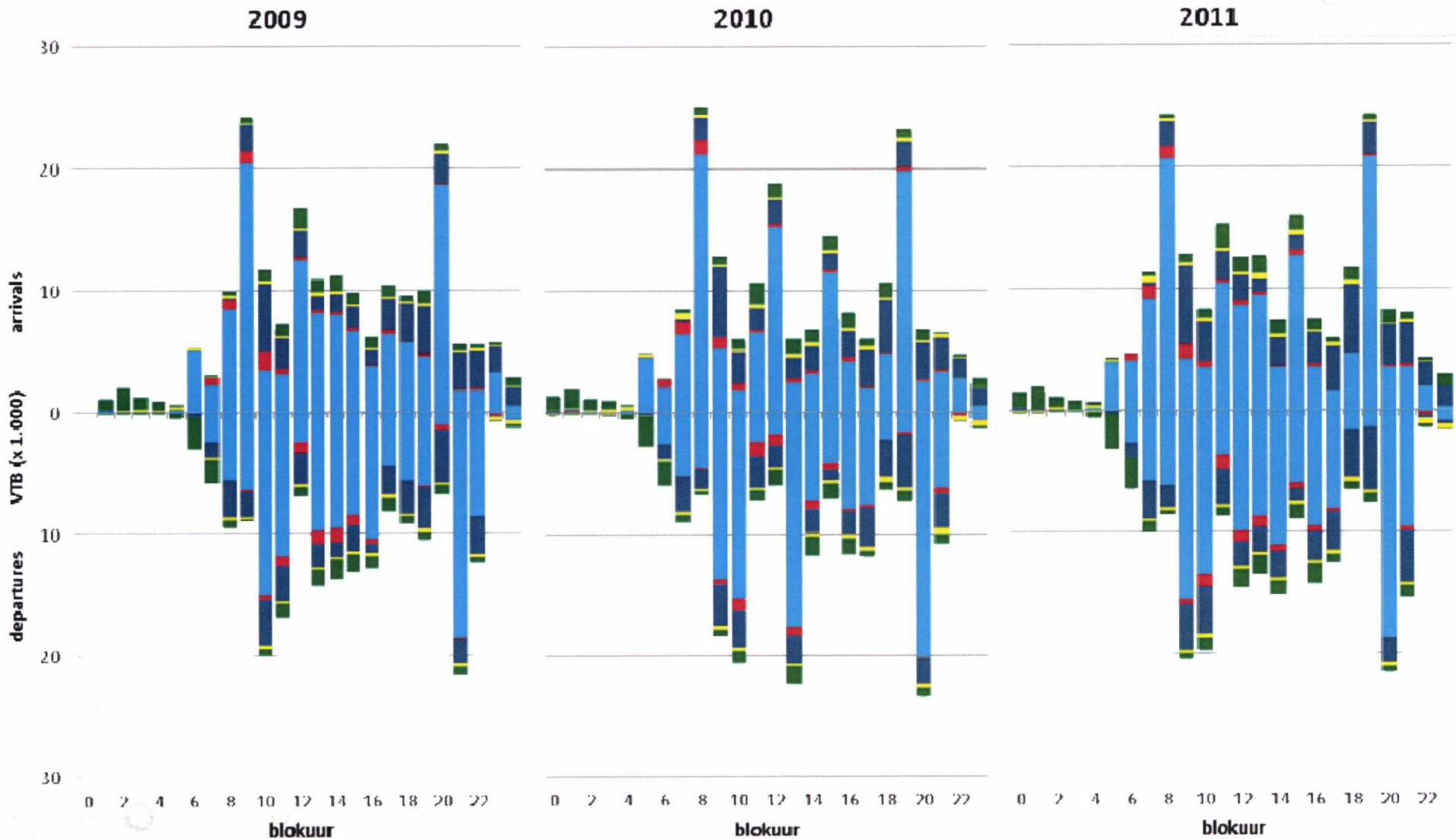
Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

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



19

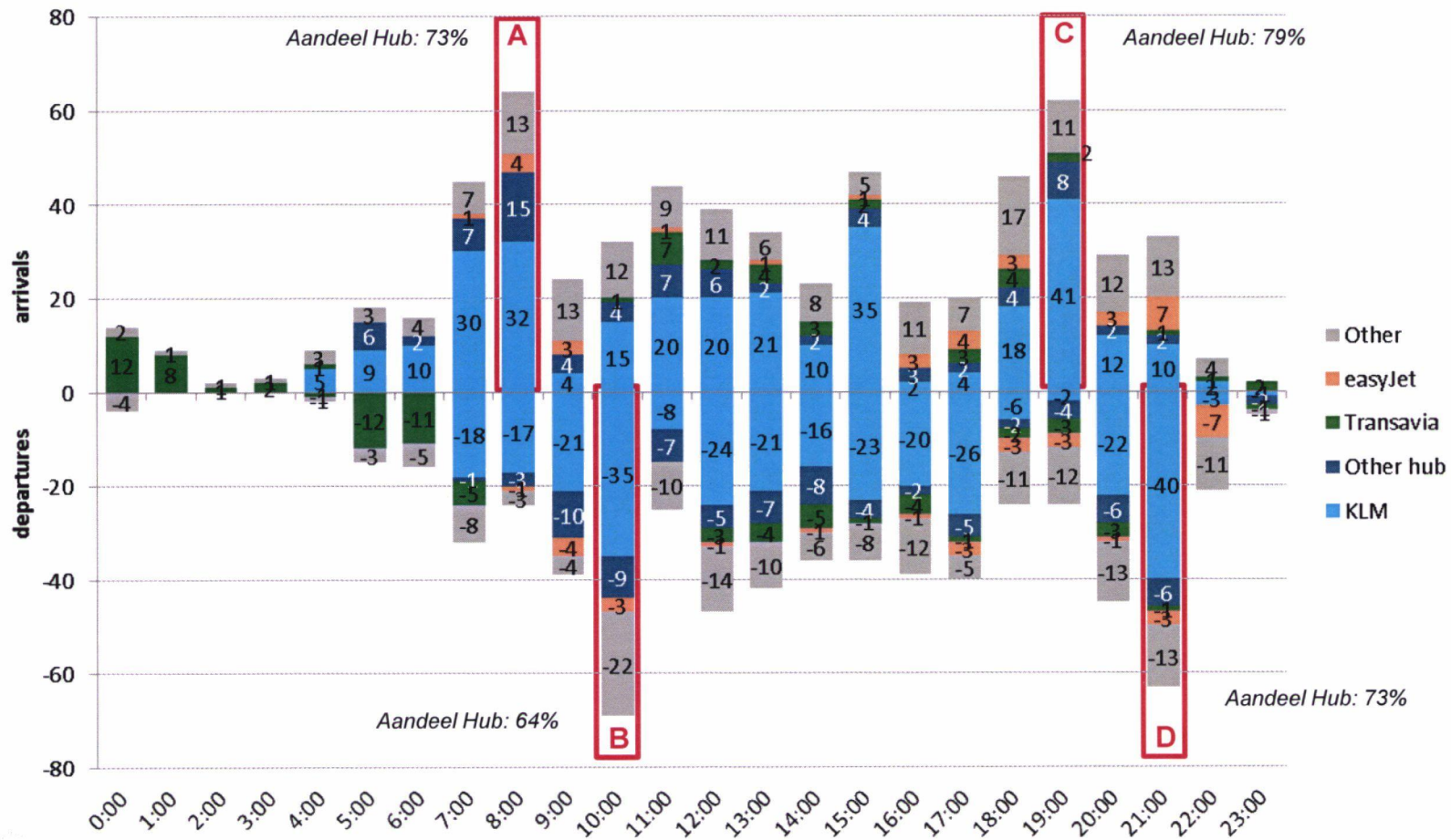
Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continu Onderzoek, AAS



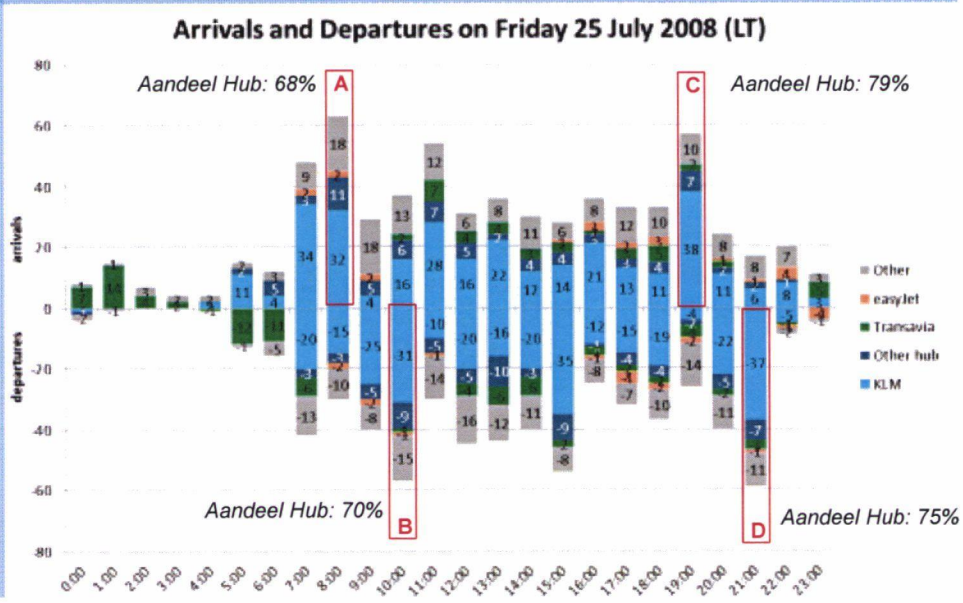
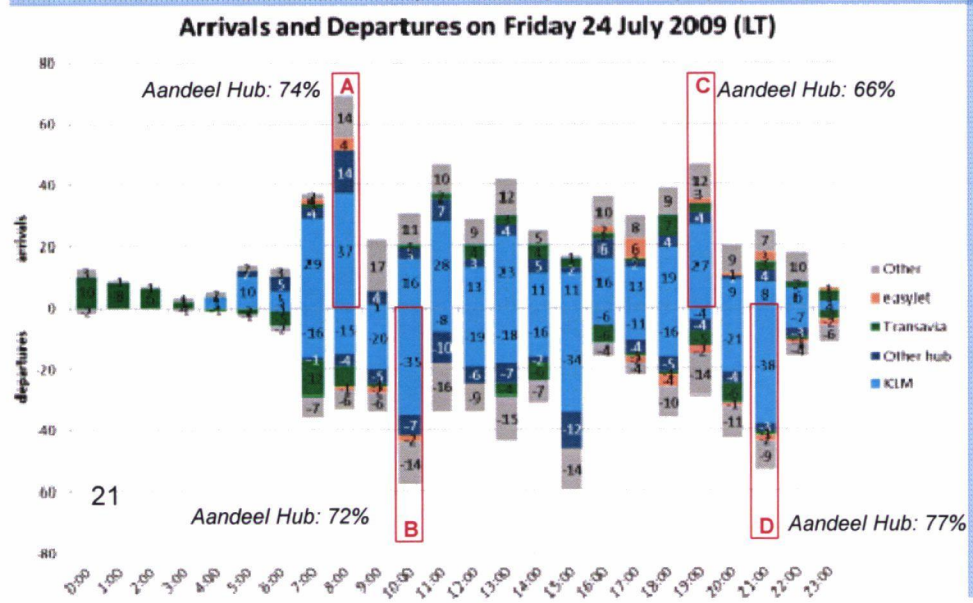
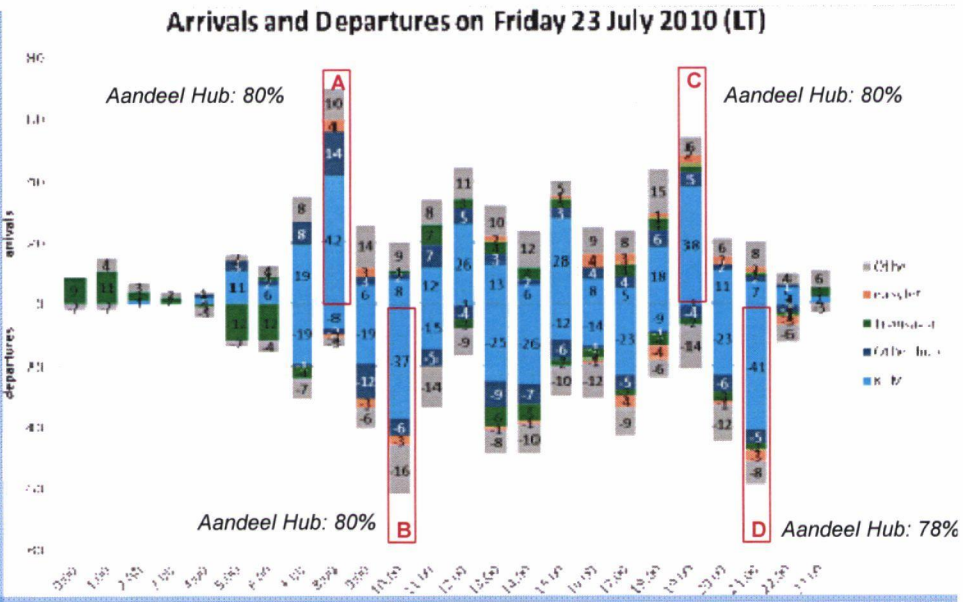
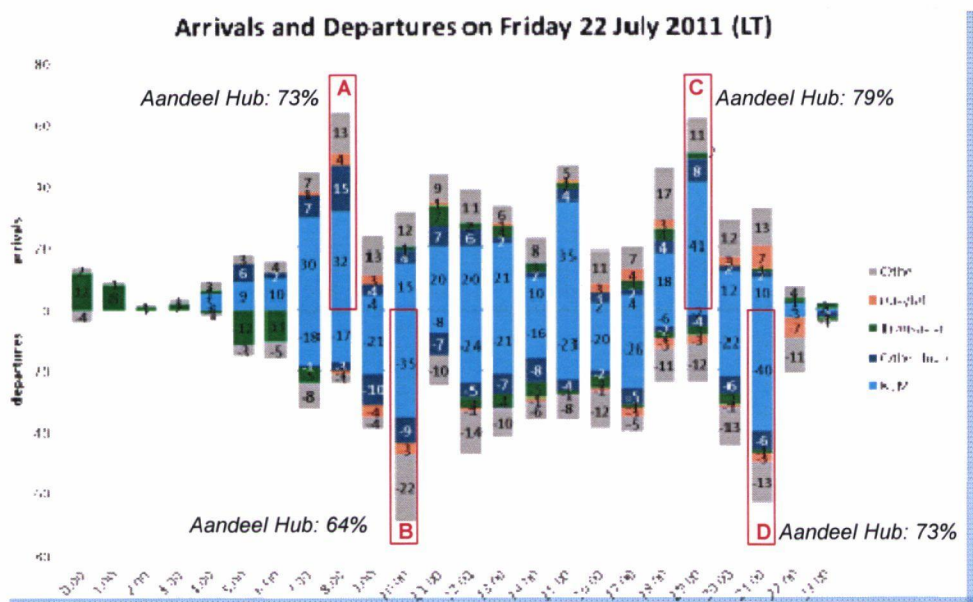
Netwerkwijk visie: ■ segment 1 ■ segment 2 ■ segment 3 ■ segment 4 ■ segment 5

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

Arrivals and Departures on Friday 22 July 2011 (LT)

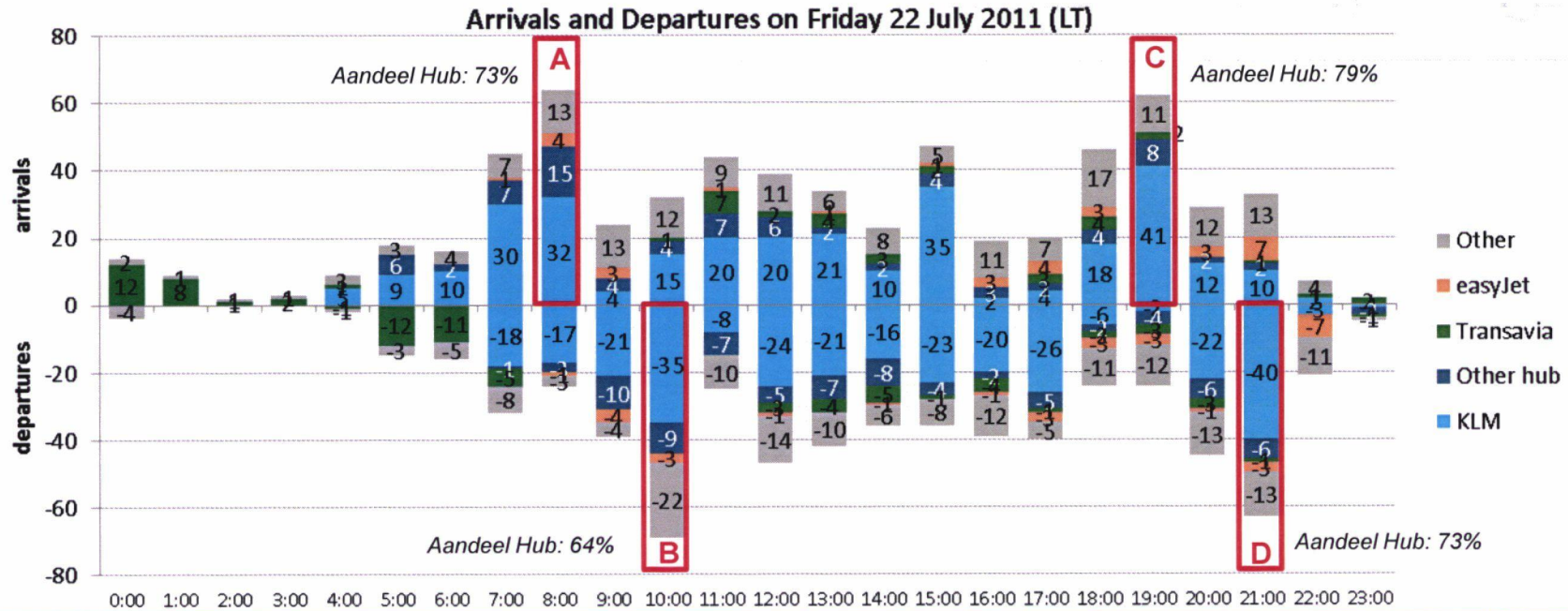


De momenten op de dag waar deze pieken vallen, zijn nauwelijks veranderd in de afgelopen vier jaren. Wel zien we de amplitude in met name blokken B, C en D over de jaren wat toenemen. Het marktaandeel van het hub segment blijft ook vergelijkbaar, met uitzondering van S10 toen a) KLM zich in het 6-blokken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



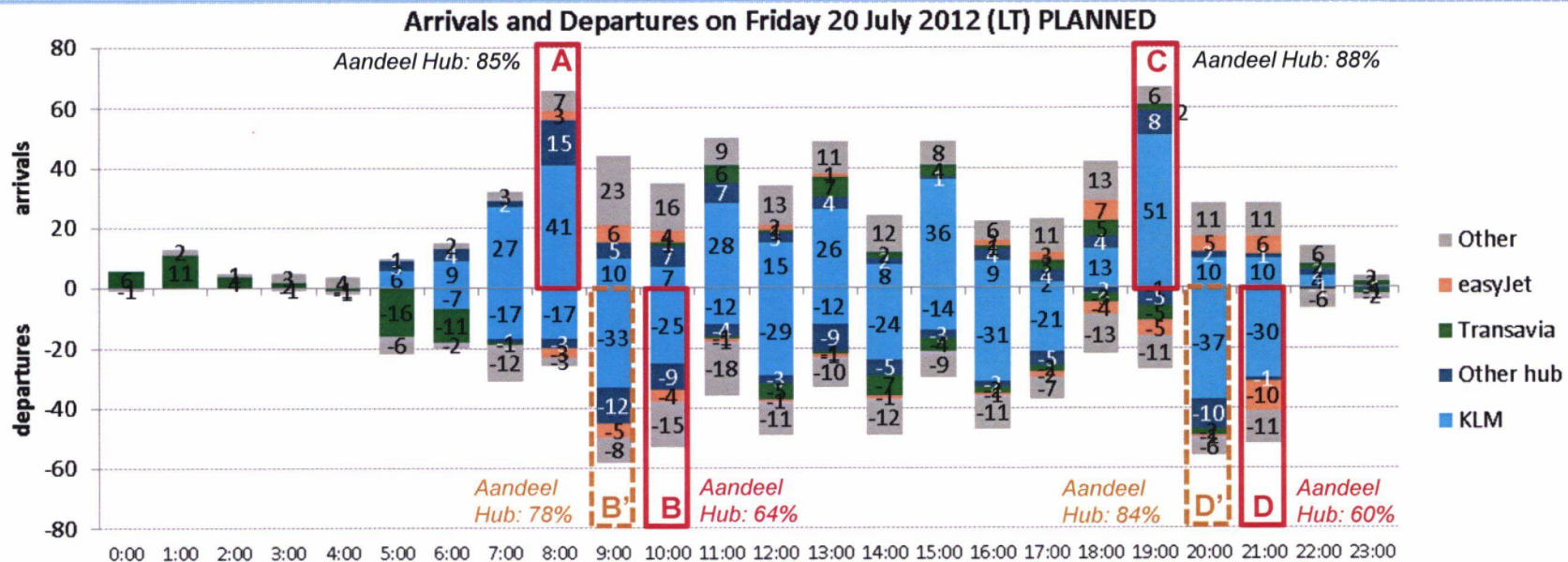
Kijken we echter vooruit naar de planning voor S12, dan zien we een verschuiving in de vertrekpieken B en D, waarbij KLM een significant aantal vluchten 1 uur eerder plant waardoor tevens de piekuren verschuiven (naar B' en D'). Noot: in het geplande schema S12 neemt het aandeel hub in de (deels nieuwe)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

Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gerealiseerde vliegbewegingen)



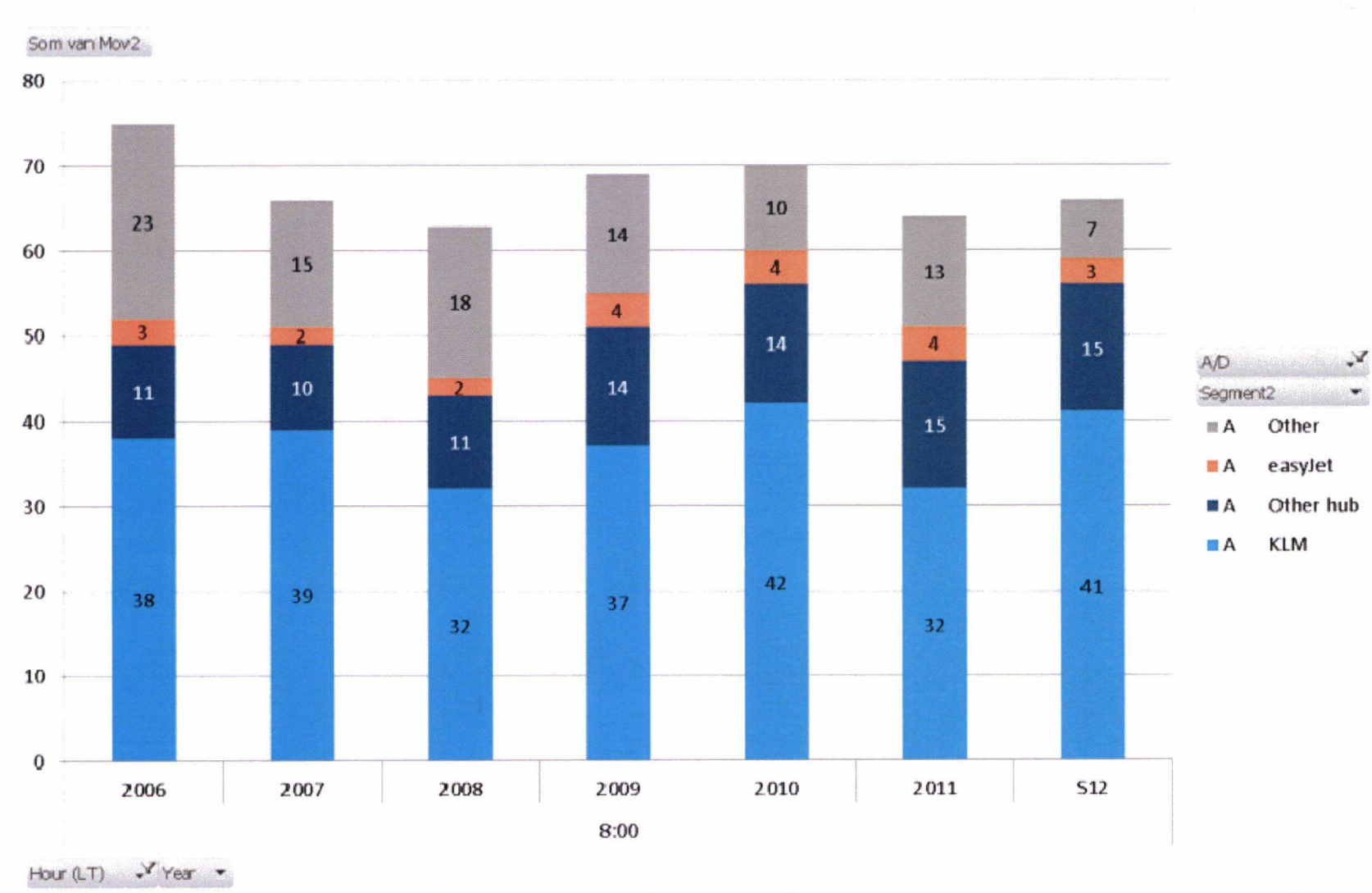
Bron: KLM/AAS forecasts, SACN

22



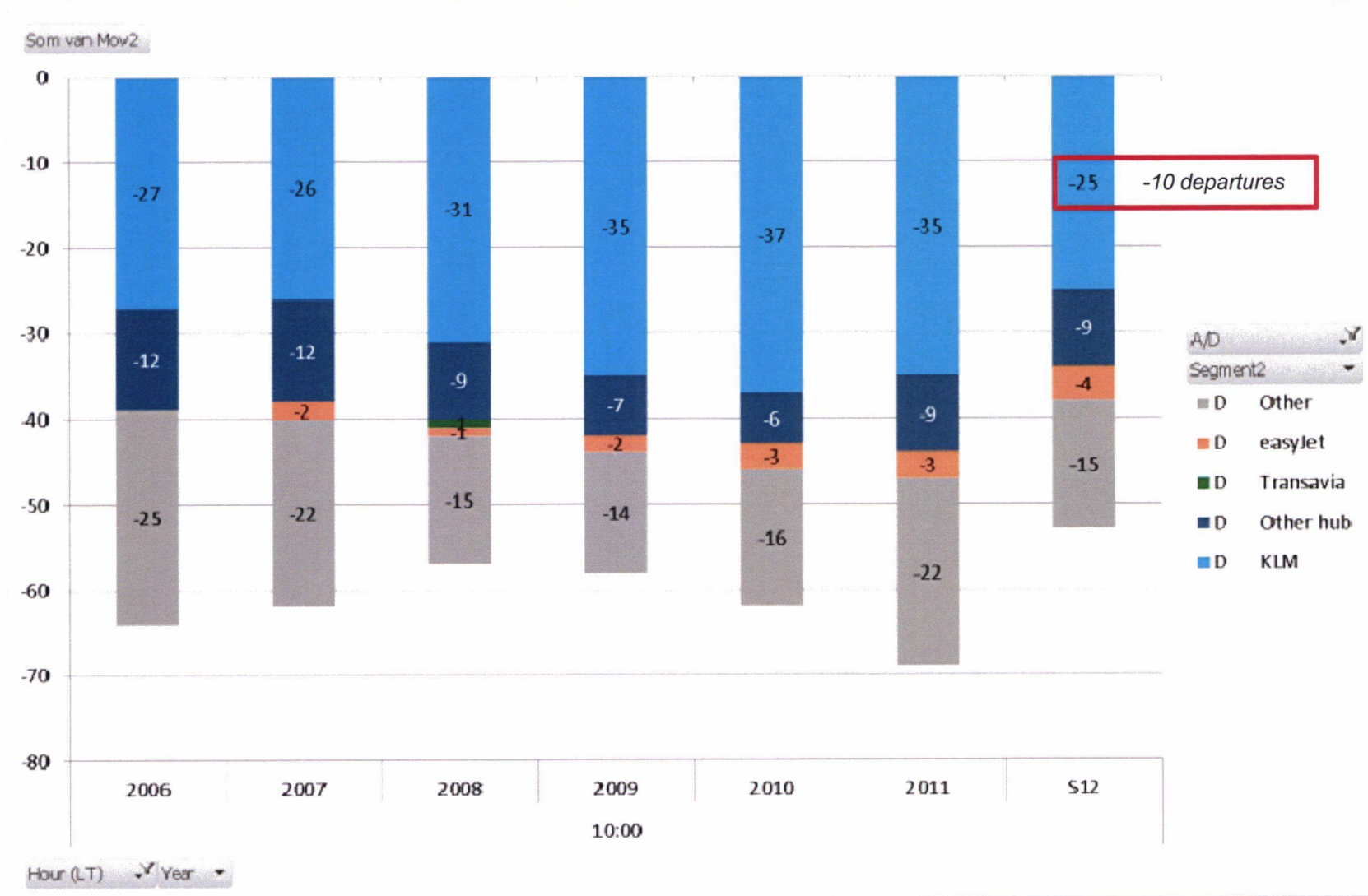
Piekuur A uitgelicht: ontwikkeling arrivals tussen 8-9am

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



Piekuur B uitgelicht: ontwikkeling departures tussen 10-11am

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



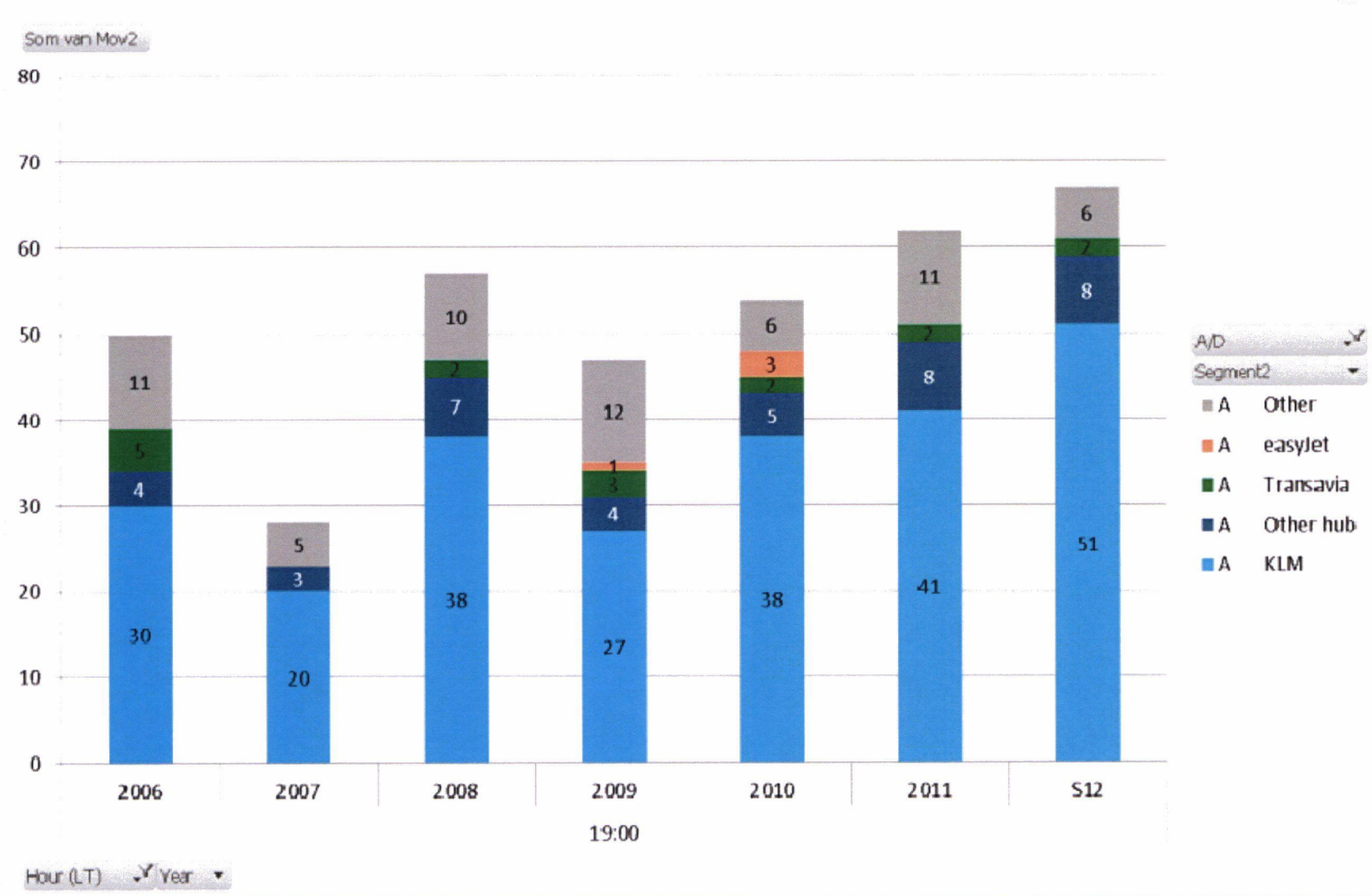
Piekuur B' uitgelicht: ontwikkeling departures tussen 9-10am

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



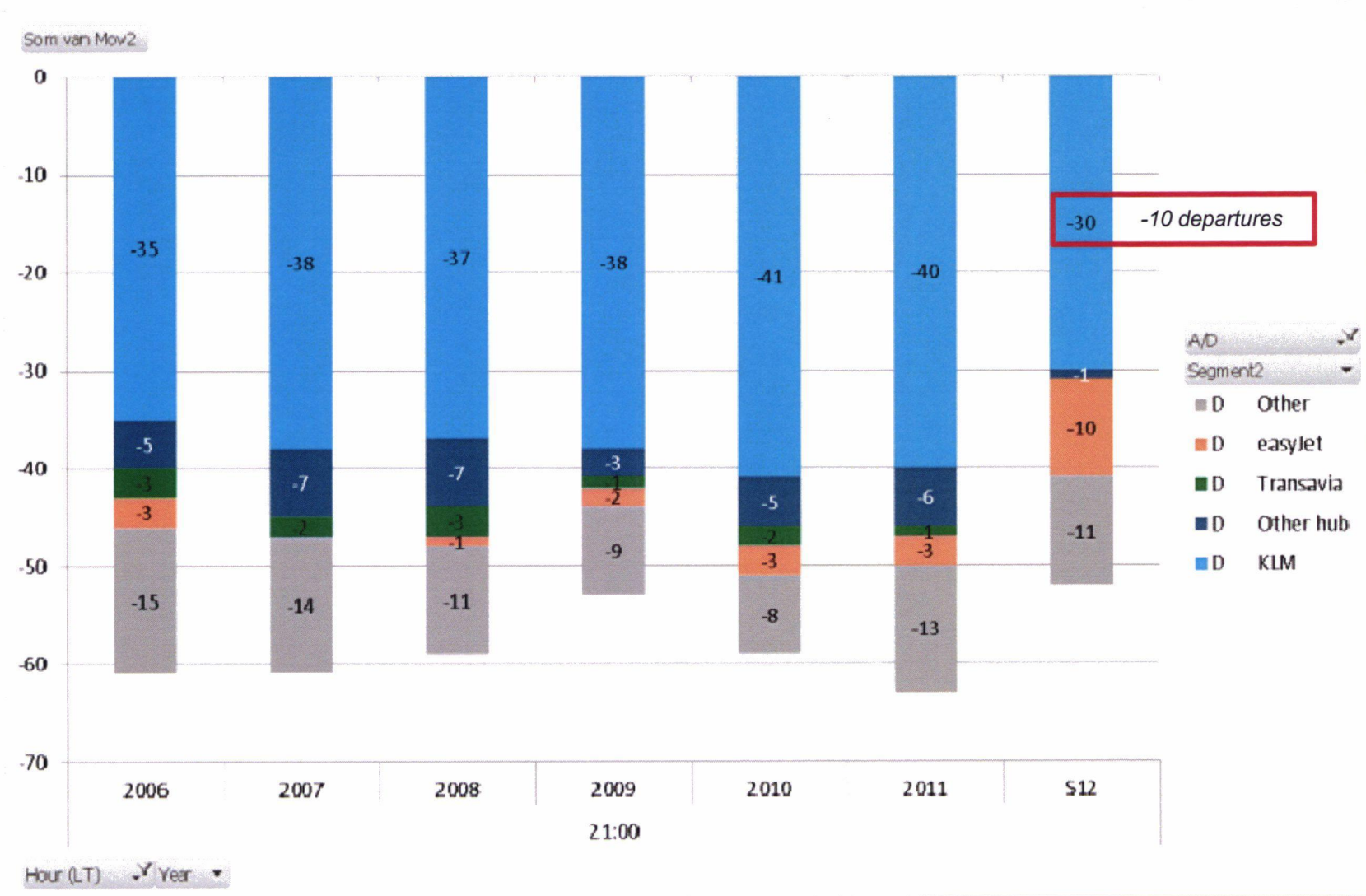
Piekuur C uitgelicht: ontwikkeling arrivals tussen 7-8pm

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



Piekuur D uitgelicht: ontwikkeling departures tussen 9-10pm

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



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

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



Inhoud

Definities en VTB forecast

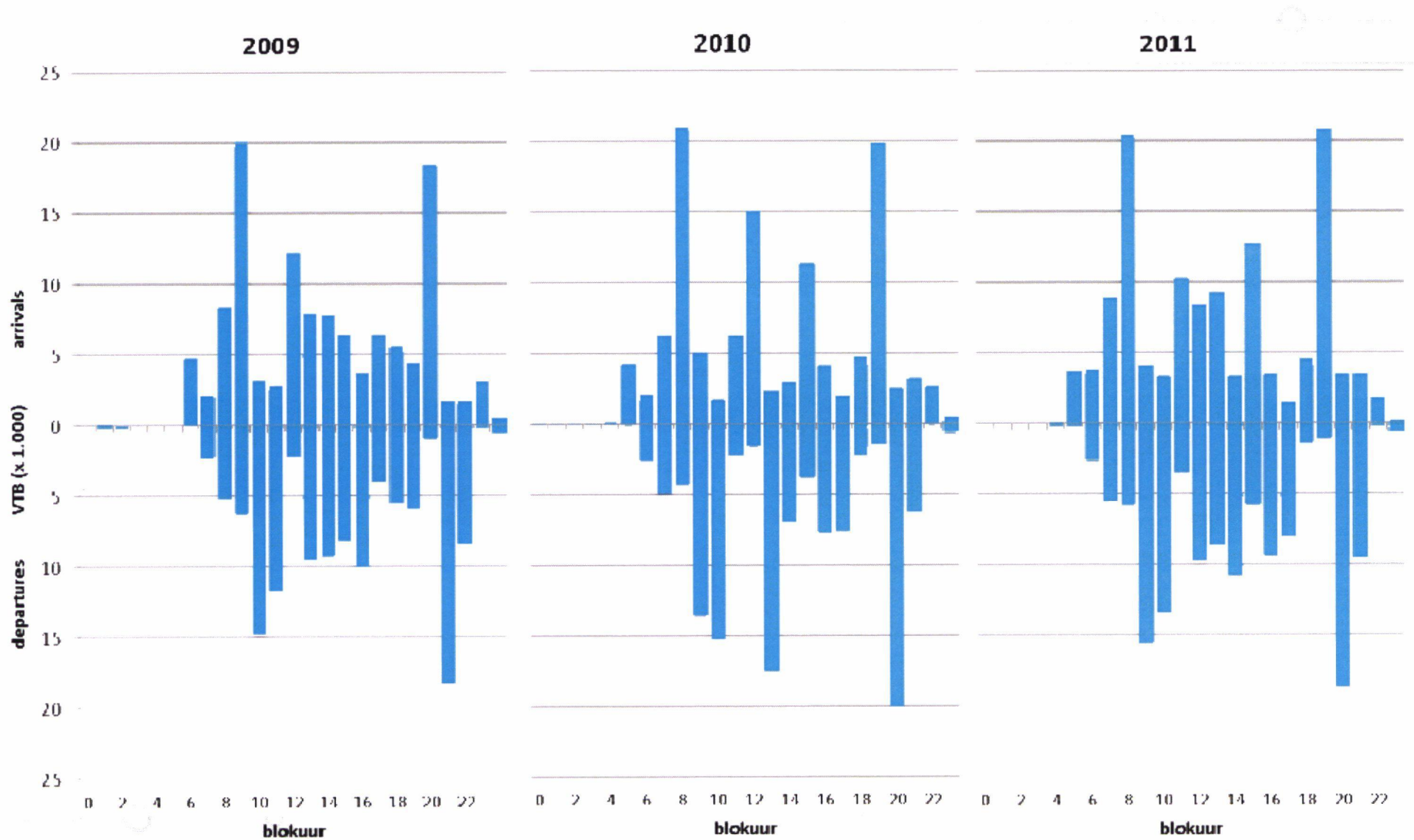
Ontwikkeling mainportgebonden verkeer

Ontwikkelingen in de nacht

Ontwikkelingen piekuren

Appendices: ontwikkeling blokuur per airline segment

Hub segment (pax): volledig in netwerkvisie segment 1

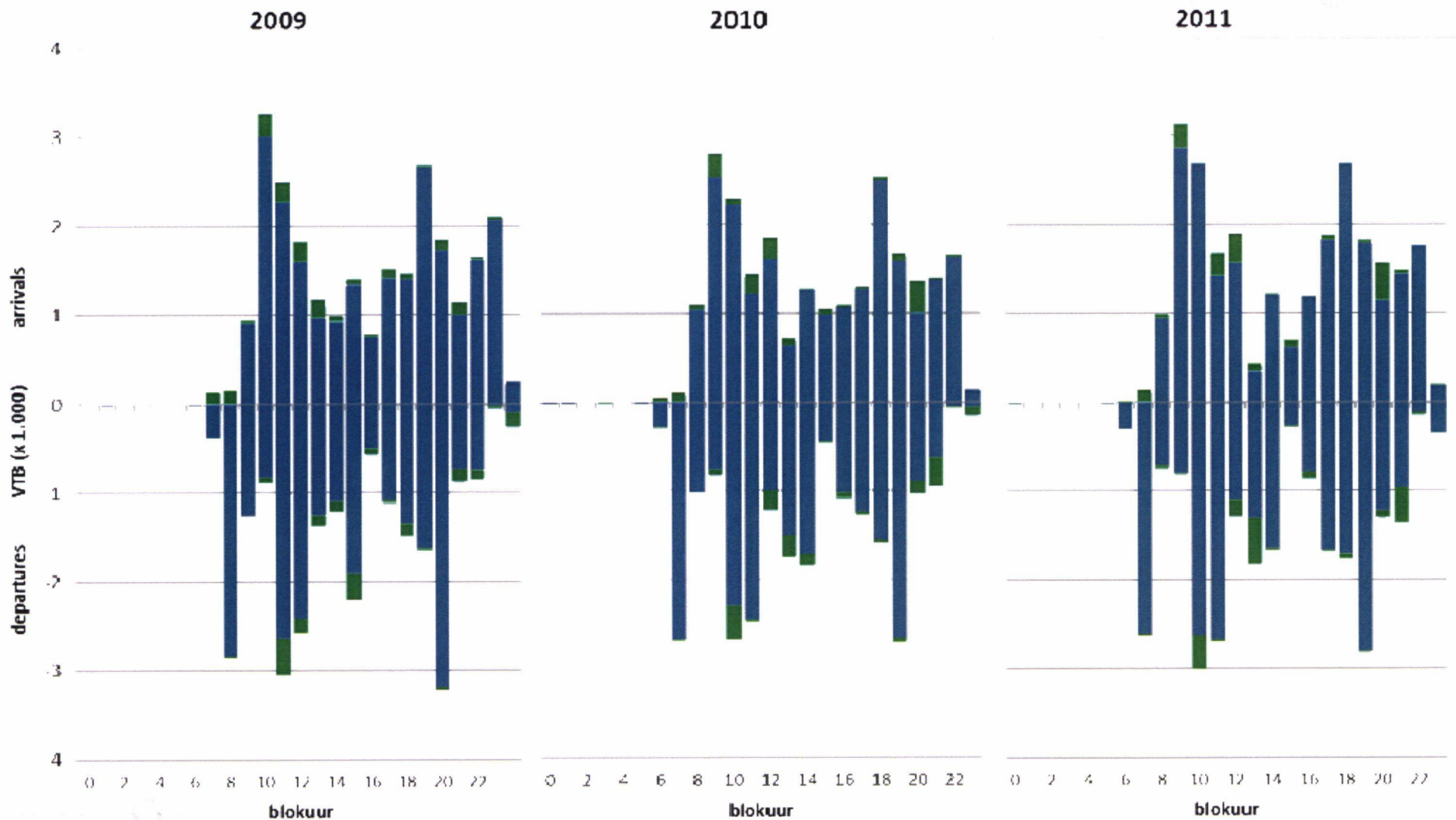


30 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continu Onderzoek, AAS



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

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



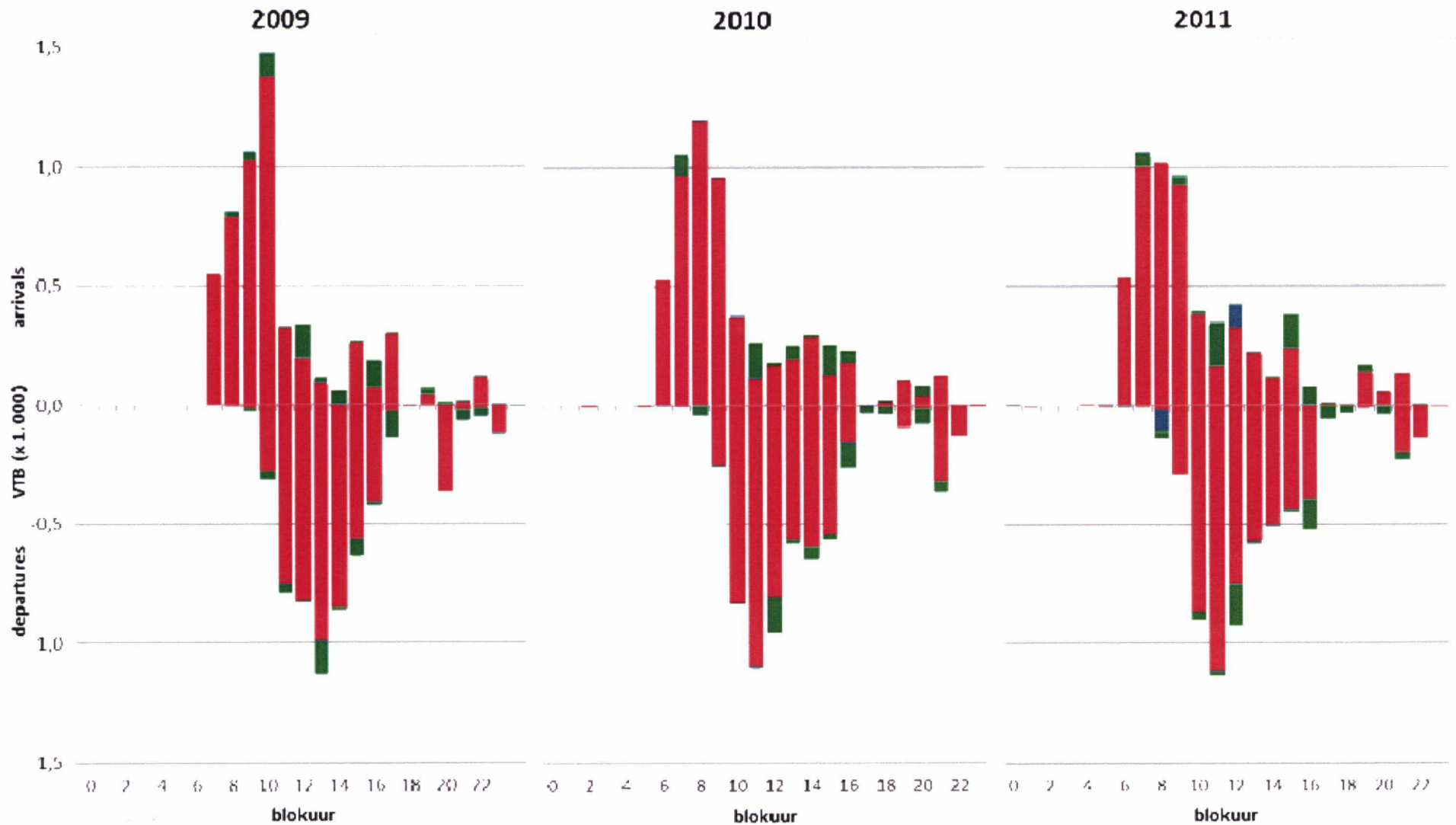
31

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



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

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



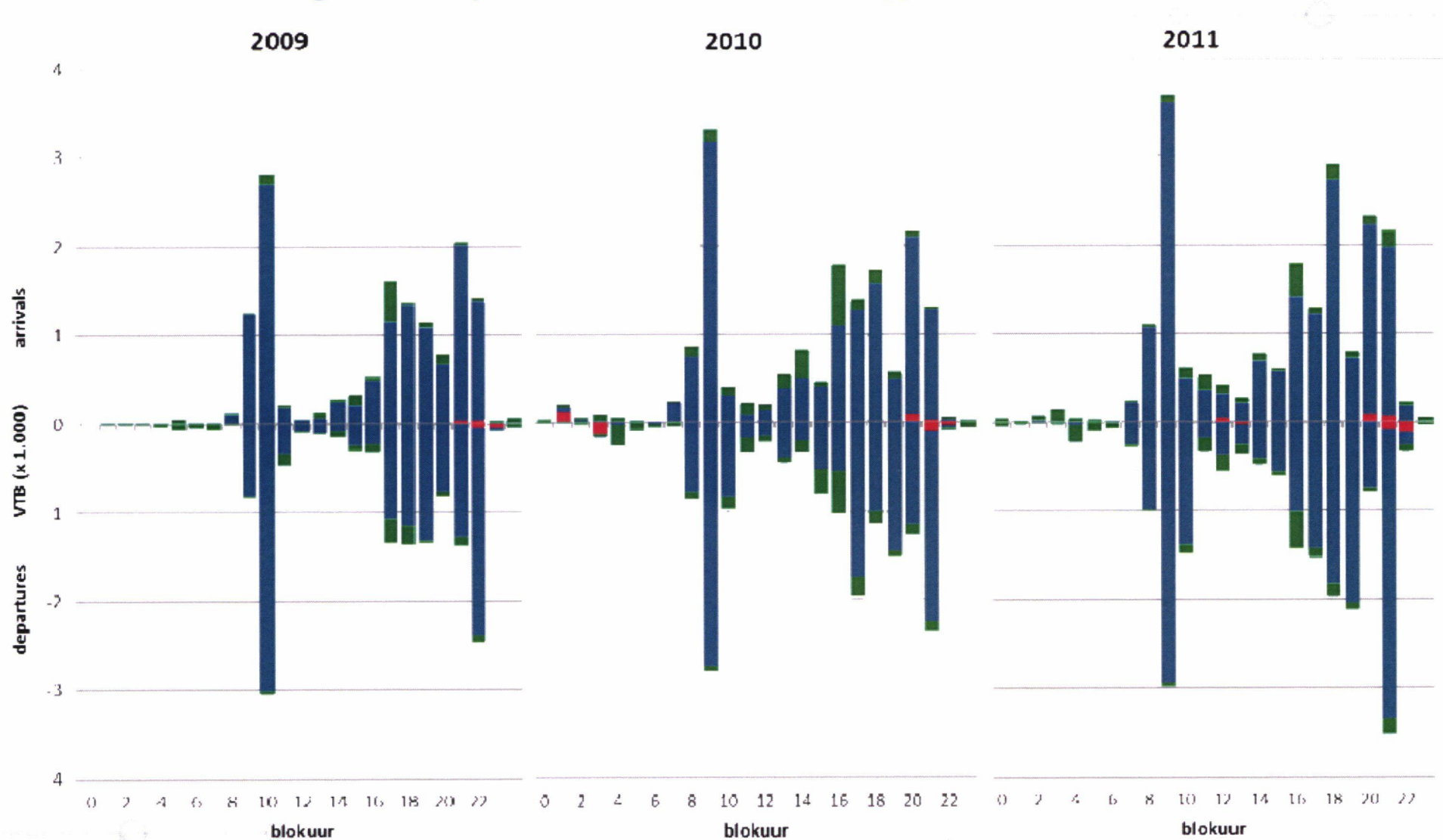
32

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



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

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



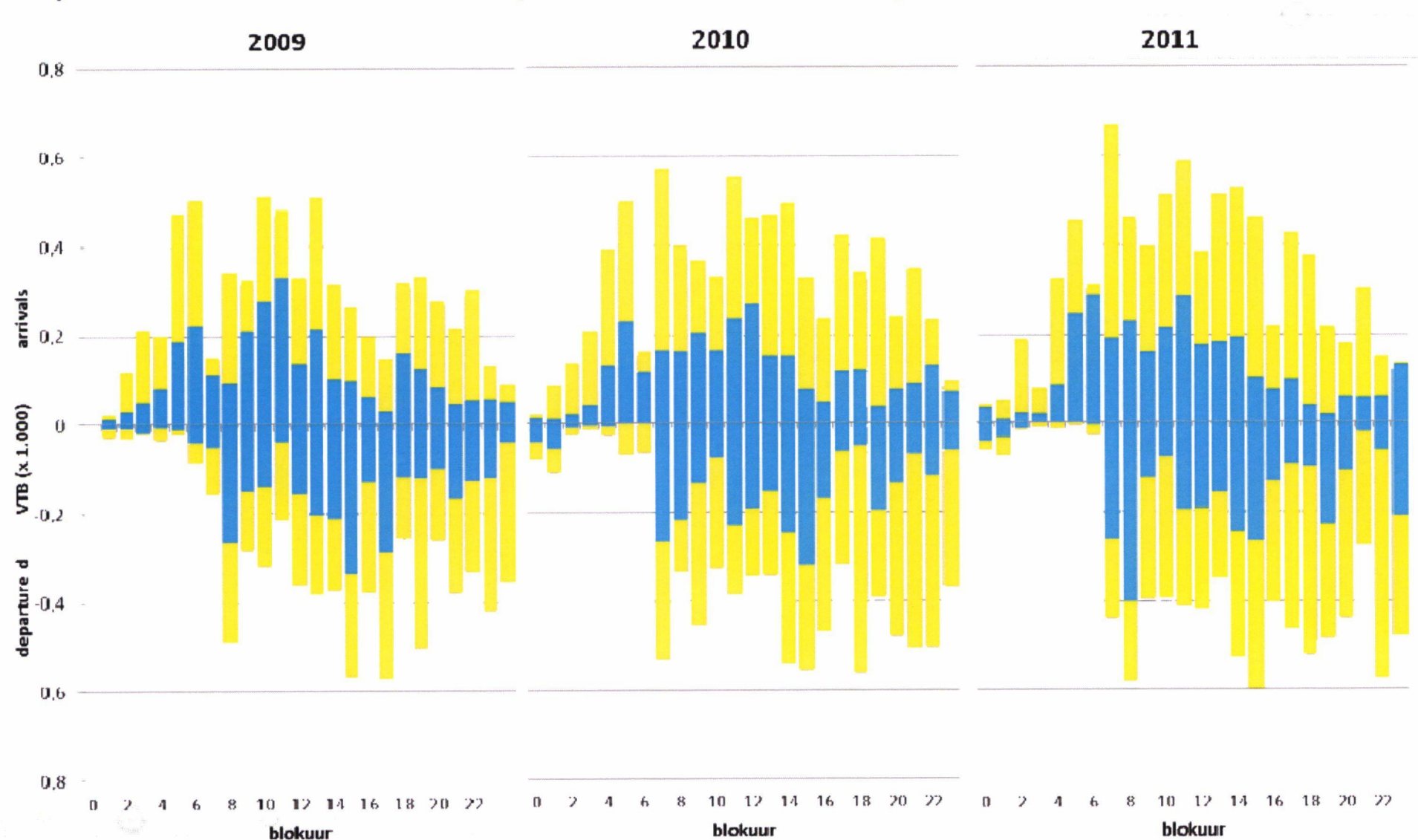
33

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



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

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

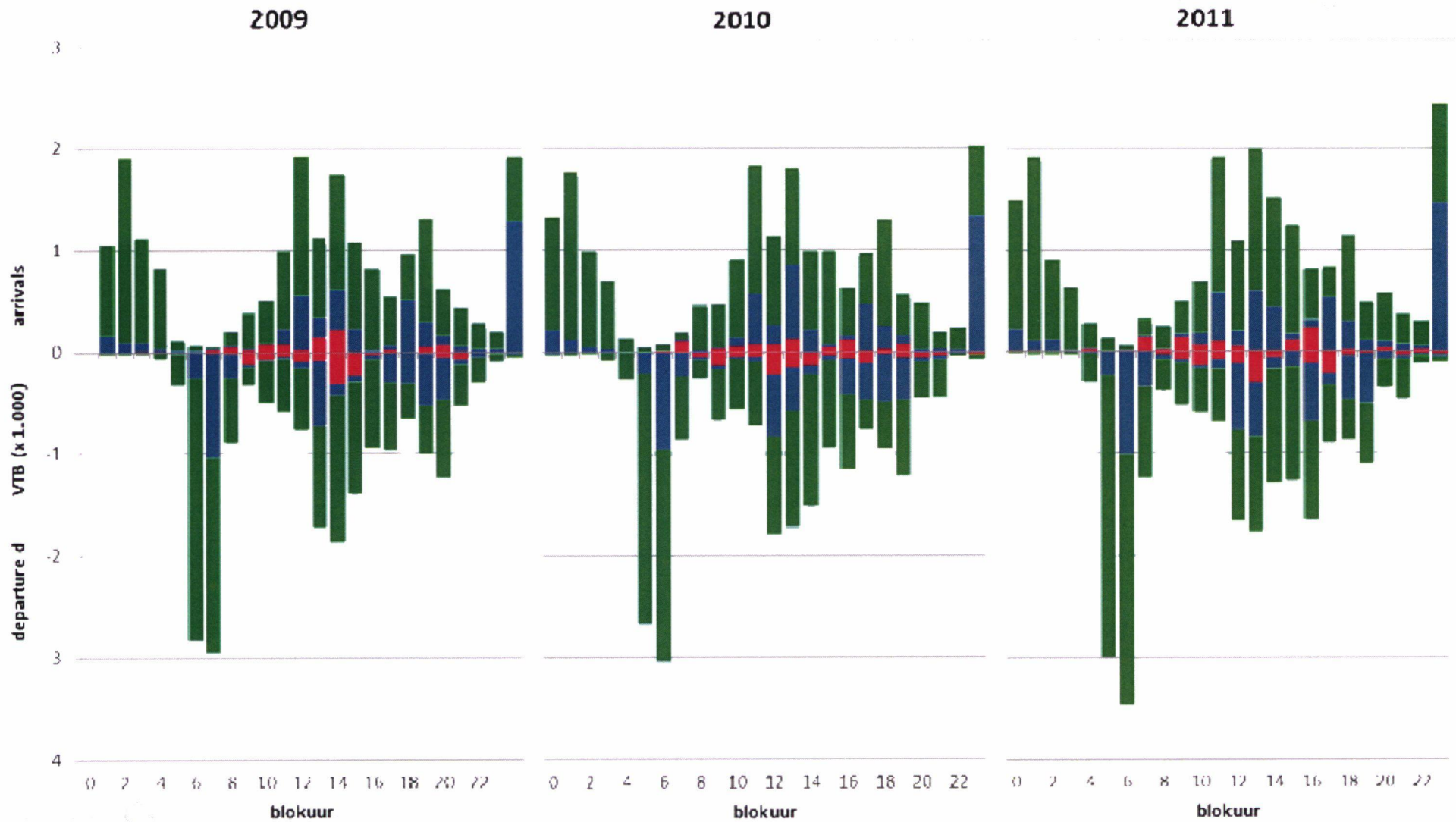


34 Bron: Airport traffic statistieken, AAS (gebaseerd op schema tijden, local time)
 Continu Onderzoek, AAS



Netwerkwerk 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.



35 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

4-06-2012

Agendavoorstel stuurgroep overleg behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol

Maandag 13 juni 2012, 17:30 – 20:00 uur, Den Haag Plesmanweg

Deelnemers: Pieter Elbers, Ad Rutten, Ellen Bien, 

Agenda:


1. Opening , mededelingen en vaststellen agenda
2. Voortgang uitwerking overbrugging CDA problematiek Alderstafel:
 - Bespreking memo 'Follow-up CDA's – tijdelijke compenserende maatregelen' en vaststellen wijze van terugkoppeling daarvan aan Alderstafel 14 juni
3. Analyse verkeer in de pieken
 - Bespreken nadere analyse en vaststellen conclusies
4. Brief selectiviteit Hartman/Nijhuis Voortgang
 - Bespreking inhoud concept brief en vaststellen definitief concept
5. Uitwerking matrix per maatregel:
 - Bespreking en vaststellen uitwerking Matrix en wijze van terugkoppeling daarvan aan Alderstafel
6. Vervolgafspraken

Bijlagen:

- memo 'Follow-up CDA's – tijdelijke compenserende maatregelen'
- nadere analyse verkeer in de pieken
- Concept brief selectiviteit
- Presentatie uitwerking matrix
- Verslag vorige vergadering

Kernpunten Stuurgroep Selectiviteit 16 mei 2012


Aanwezig: Ad Rutten, Ellen Bien,

- In de vorige stuurgroep vergadering is afgesproken dat een aanvullende analyse van pieken wordt uitgevoerd (per 20 min ipv per uur vanaf 2006) en wordt besproken in de volgende stuurgroep. Deze actie is nog niet uitgevoerd en wordt doorgeschoven naar de volgende stuurgroep vergadering. Schiphol zal dan ook in de grafieken van de pieken het aandeel lowcost op nemen. Tevens moet dan ook inzicht worden gegeven in de ontwikkeling van het verkeer in de pieken en dan met name rondom de voor de hub operatie kritieke blok 6.
- Ellen Bien zal voorzet doen voor conceptbrief aan Jos Nijhuis en Peter Hartman en ter commentaar aan KLM en Schiphol zenden
- De stuurgroep vraagt meer duidelijkheid en voortgang op de actie compensatie CDA Alderstafel. Op 11 oktober 2012 moet het kunnen worden uitgevoerd. Een werkgroep met experts moet voor de eerst volgende stuurgroepvergadering een voorstel formuleren waaruit blijkt hoe het feitelijk aantal vtb's in de nacht tijdelijk en gefaseerd kan worden teruggebracht tot 29.000, welke regels van de overheid daarvoor nodig zijn, hoe kan worden voorkomen dat niet mainportgebonden verkeer kan groeien in de nacht en hoe de capaciteitdeclaratie kan worden teruggebracht. Daarnaast zullen de effecten van deze maatregelen in beeld moeten worden gebracht als ook de risico's en het proces waarlangs wordt gekomen tot een uitvoerbare maatregel.
- Tevens zal er een voorstel moeten komen hoe na afloop van de tijdelijke maatregel/invoering CDA's weer kan worden teruggedaan naar 32.000 vtb's in de nacht.
- Stuurgroep staat stil bij de wijze van informeren van de voortgang van de CDA compensatie maatregel. Afgesproken wordt om in de eerstvolgende Alderstafel mondeling de outline van het proces weer te geven en de maatregel 11 oktober definitief door Alderstafel (schriftelijk) te laten afhameren.
- 
- Stuurgroep stelt vast dat in de uitwerking van de Matrix de deadlines en de status beschrijving per maatregel ontbreken alsook een duidelijk nummering per maatregel. Afgesproken wordt de matrix aan te passen en deze voor de eerstvolgende stuurgroep vergadering ter commentaar rond te sturen zodat deze dan kan worden vastgesteld.
- Stuurgroep vindt dat in de Matrix ook aandacht moet worden besteed aan een maatregel die erin voorziet dat er bij verstoringen als gevolg van

bijvoorbeeld zware sneeuwval, er ook selectief wordt gehandeld conform netwerkvisie.

Beste  beste 

In het Strategisch Overleg Alders en het overleg met de staatssecretaris dat begin dit jaar heeft plaatsgevonden hebben we geconstateerd Schiphol en KLM van mening 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 marktontwikkelingen en de capaciteitsontwikkelingen.

Schiphol Group heeft in de stuurgroep selectiviteit haar analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" gepresenteerd waarin een overzicht wordt gegeven van de groei in het aantal vliegtuigbewegingen, de ontwikkeling van het aandeel mainportgebonden verkeer in verhouding tot de ontwikkeling van het niet-mainportgebonden verkeer, de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen in de nacht en de vroege ochtend, de ontwikkeling van het aandeel niet-mainportgebonden verkeer in de nacht en de vroege ochtend en de ontwikkeling van het aandeel mainport gebonden verkeer in de pieken. Dit overzicht wordt door geen van de partijen uit de stuurgroep bestreden en heeft derhalve als basis gediend voor de conclusies die ik in deze brief trek. Ik heb deze conclusies ook voorgelegd aan de heren Elbers en Rutten en deze kunnen zich vinden in deze conclusies.

1. Definities van segmenten

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

2. Analyse 'Ontwikkeling Mainport Traffic'

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

- **Ontwikkeling verkeer 2006-2011**

In de geanalyseerde periode is ca. 90% van alle vliegbewegingen behoort tot netwerkvisie segmenten 1-4, een aandeel dat in de laatste drie jaren stabiel is gebleven. Het aandeel van segment 1 (Hub) bedraagt in 2011 ca. 63% van het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol ten opzichte van 60% in 2006. Het aandeel segment 5 traffic (op leisure bestemmingen) blijft stabiel door de jaren heen op ca. 10%. Het aandeel Europese flag carriers in segment 3 (non-hub carriers op EUR zakelijke bestemmingen) neemt af ten gunst van Lowcost carriers. Segment 5 wordt gedomineerd door leisure carriers.

- **Ontwikkeling verkeer in de nacht**

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

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

Over het gehele jaar genomen, is het aandeel van netwerkvisie segment 1 traffic in de piekuren ca 85%. Kijken we specifiek naar een drukke dag in de zomer, dan zakt dat aandeel in de piekuren naar 64-79% algeleang het piekuur.¹

- **Ontwikkeling verkeer in de pieken**

Input/conclusies extra analyse pieken obv schema PM

Op basis van bovenstaande generieke conclusies kom ik tot de conclusie dat geen noemenswaardige procentuele toename/afname van segment 1 (hub) en segment 5 (non-hub leisure destination) heeft plaatsgevonden. Deze verhoudingen zijn nagenoeg hetzelfde gebleven. Ook in de pieken is deze ontwikkeling ongeveer gelijk gebleven met uitzondering van toename van niet-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 netwerkwaliteit luchthaven Schiphol'. Op basis van het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkwaliteit luchthaven Schiphol' wordt twee maal per jaar in de stuurgroep selectiviteit de analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" met elkaar doorgesproken.

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

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