

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.³

Met opmaak: Markeren

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

Input/conclusies extra analyse pieken obv schema Pieter PMDe ontwikkeling van de overige verkeerssegmenten tussen 2008 en 2012 is in bijlage 6 t/m 14 weergegeven. Als bron is de slotuitgifte gebruikt².

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 genesteld. Met name in blok 6 De vertrekken van LCC vinden groeien de vertrekken van LCC, mede door verschuiving van het blok, echter in het richting het hart van blok 6 plaats. De afgelopen 2 jaar heeft LCC zich in zowel aankomst als vertrekpiek fors ontwikkeld in blok 6 (tussen 2010 en 2012 van 8 naar 14 bewegingen in het uur (+75%). Vwb AAS mag deze opmerking tussen haakjes eruit!!!!

Met opmaak: opsommingstekens en nummering

Met opmaak: Lettertype: 9 pt

Met opmaak: Lettertype: 9 pt, Onderstrepen

Met opmaak: Lettertype: 9 pt

Met opmaak: Lettertype: 9 pt

Met opmaak: Lettertype: 9 pt

Met opmaak: Lettertype: 9 pt

Met opmaak: Lettertype: 9 pt

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 geplande 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 en of het daadwerkelijk een effectieve bijdrage kan leveren aan de concrete uitvoering van het selectiviteitsbeleid zoals vastgelegd in het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol'.

Betekenis voor de toekomst

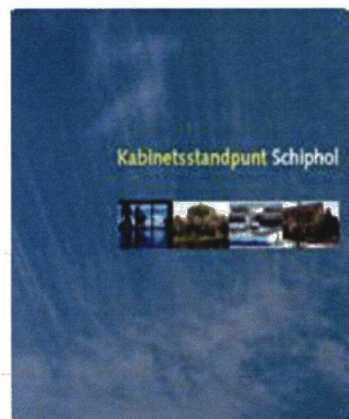
De analyse "Ontwikkeling Mainport Traffic" laat zien dat de geschetste ontwikkeling, met de beperkte sturingsmogelijkheden die er zijn, in lijn is met het selectiviteitsbeleid zoals vastgelegd in het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol'. Op basis van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

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

Achtergrond Alderstafel

- Tweede Kamer wil verdere ontwikkeling van Mainport (April 2006):
 1. Positie van Schiphol als Mainport behouden en versterken: ruimte voor groei
 2. Hinder, vooral in het buitengebied, zoveel mogelijk beperken

- Eind 2006: Start Tafel van Alders
 - Deelnemers: Regio (politiek en bewoners), Luchtvaartpartijen (Schiphol, KLM en LVNL) en Ministeries (V&W, VROM)
 - Doel: Gezamenlijk advies over verdere groei van Schiphol tot 2020
 - Oktober 2008: Aldersakkoord over ontwikkeling naar 2020
 - Operationeel concept
 - Hinderbeperking
 - Verbeteren leefomgeving
 - Nieuw geluidsstelsel

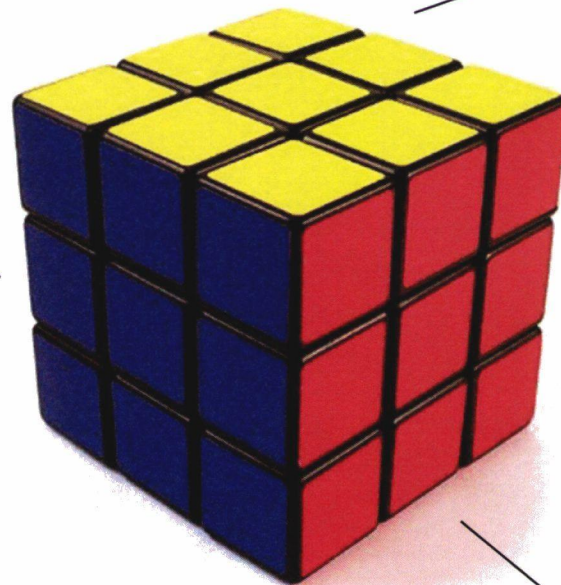


Aldersakkoord Schiphol 2008

Het advies is een samenhangend geheel: één en ondeelbaar:

Ontwikkeling Mainport

- Groei naar 580.000 bewegingen in 2020
 - 510.000 op Schiphol
 - 70.000 op regionale velden
- Nieuw ATM-concept
- Nieuw geluidsstelsel
- Selectiviteit



Hinderbeperking

- Cap op aantal bewegingen tot 2020
- CDA's met vaste naderingsroutes
- Selectiviteit in het gebruik van Schiphol

Leefomgeving

- Stichting Leefomgeving Schiphol

Selectiviteitsbeleid

Convenant 'Behoud en versterking mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol'

- Ondertekenaars: NV Luchthaven Schiphol en Ministerie IenM (voormalig V&W en VROM)

Het selectiviteitsbeleid bestaat uit 2 belangrijke onderdelen:

- Het scheppen van regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer met een omvang van totaal 70.000 vtb's
 - Aldersadvies Eindhoven 2010: Fase I (tot 2015) 10.000 vtb's, Fase II (na 2015) 15.000 vtb's
 - Aldersadvies Lelystad 2012: Fase I (tot 2015) onderhoudsfunctie, Fase II (na 2015) 25.000 vtb's, Fase III (na 2015) 20.000 vtb's
- Het stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol door verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling
 - Uitwerking selectiviteitsmaatregelen ('matrix') 2011 / 2012, Selectiviteitsoverleg Schiphol (Bien, Rutten, Elbers)

Uitvoering selectiviteitsbeleid

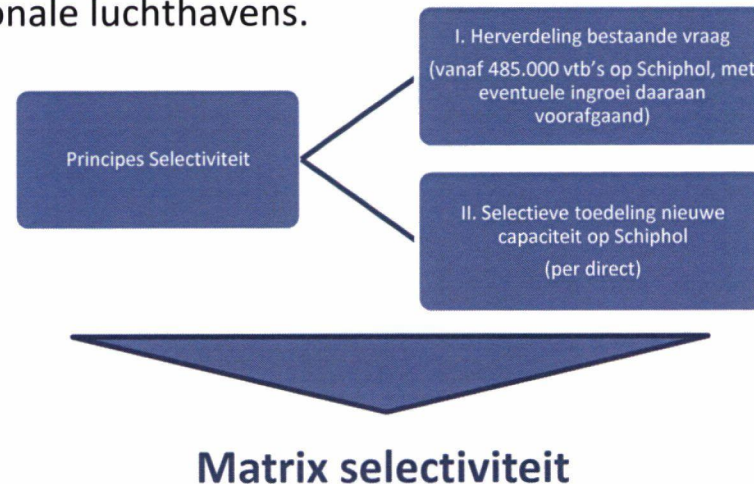
Doelstelling:

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

Twee belangrijke onderdelen:

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

Selectiviteitsbeleid langs 2 principes:



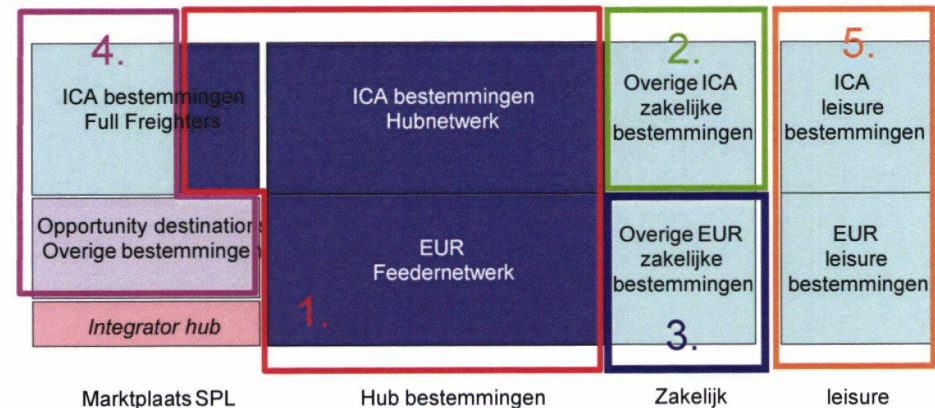
Matrix selectiviteit		1.Slotallocatie	2.Nachtcapaciteit	3.Piekuurcapaciteit	4.Tarieven	5.Operationele restricties	6.Marketing en acquisitie	7.Faciliteiten
Herverdeling bestaande vraag	A. Mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Slots behouden • Slots ruilen, leasen • Slotabuse systeem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

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 geïnterpreteerde 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 netwerkwaliteit”.
 - 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

A. Netwerkvisie KLM-AAS: definitie mainport gebonden verkeer

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

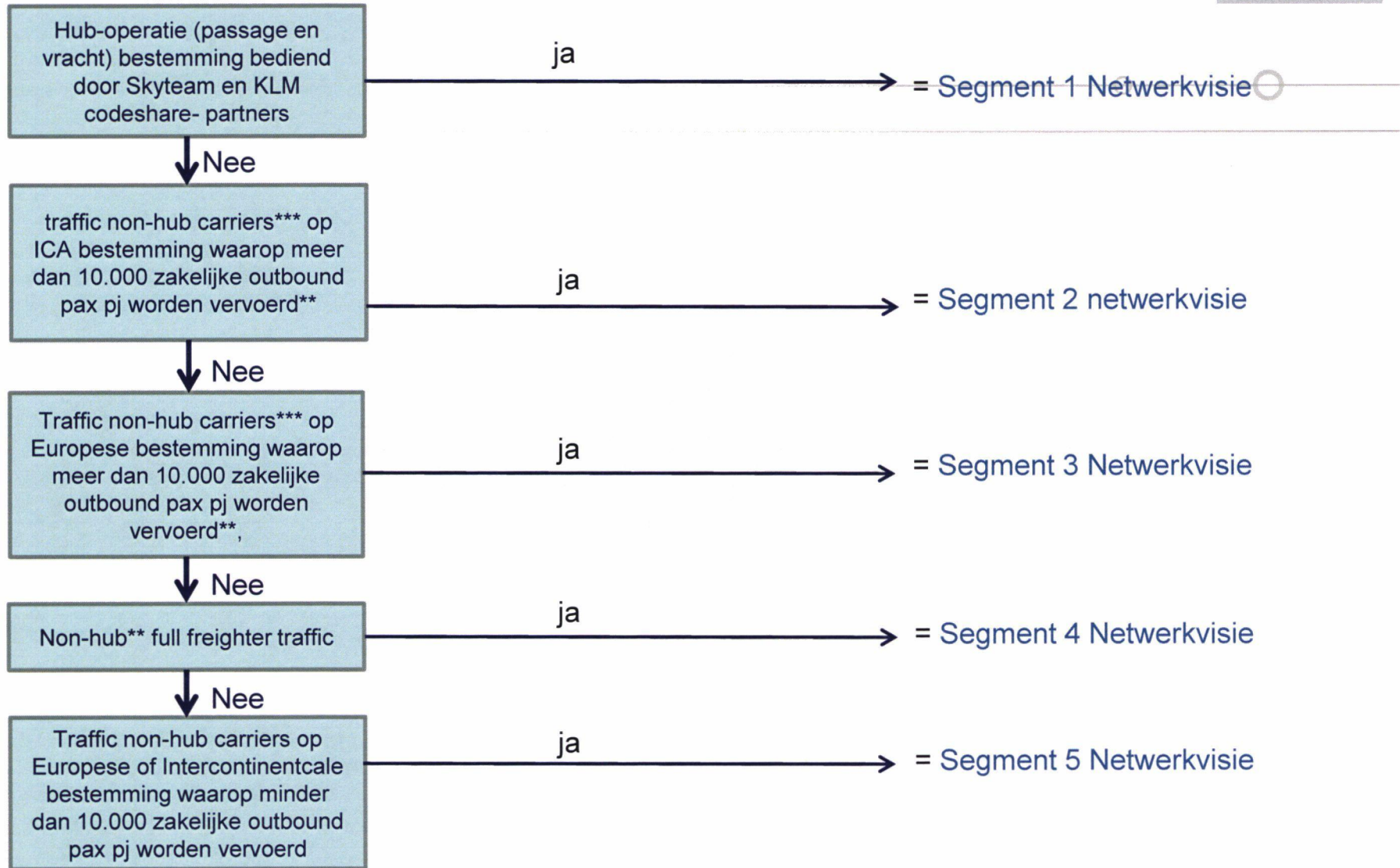


Segmenten:

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

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

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



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

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

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

B. 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)'.

1. 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.

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

Uitvoerbaarheid

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

1. Slotallocatie: 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.

1. Slotallocatie: 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.

1. Slotallocatie: 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.

Status maatregel: priority rules zijn op [datum] gepubliceerd op de website van SACN

1. Slotallocatie: 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.

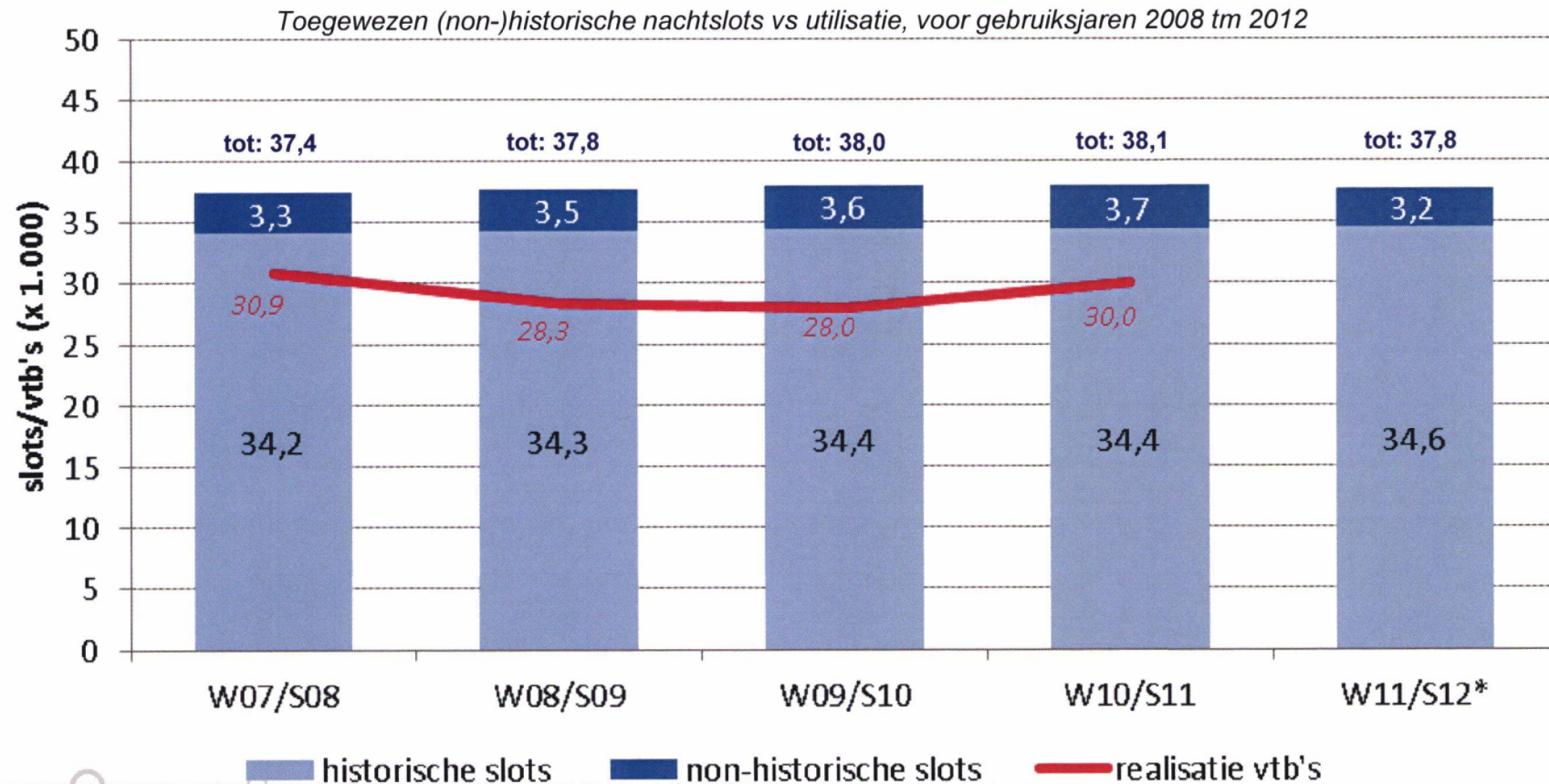
- Dit is expliciet toegestaan door de EU Commissie en wordt op grote schaal toegepast op Heathrow.
- Op Schiphol is nog geen secondary slottrading gaande.

2. Nachtcapaciteit: huidige situatie

- In het kader van het Aldersadvies Schiphol 2008 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 geluidskennmerken, als op basis van mainportgebondenheid.
- Gedurende de nacht (incl early morning: 23:00 -07:00) 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 redelijk stabiel over de afgelopen 5 jaren, alhoewel het aantal uitgegeven historische nachtslots licht is gestegen.
- 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 en routes.
- Doordat soms niet alle historische slots worden gebruikt (80/20 regel) en door verschillen tussen bloktijden (slots) en baantijden (nachtgeluidsparemeters), ontstaat voor de slotcoördinator nu nog iets ruimte om niet gebruikte slots aan andere maatschappijen toe te wijzen op non-historische basis, omdat het totaal aantal feitelijk uitgevoerde vluchten in de nacht nog steeds onder de 32.000 ligt.
- Omdat er geen historische rechten meer kunnen worden geclaimd en er louter nog een handvol non historische en ad hoc slots te vergeven valt in de nacht, is er geen ruimte meer voor nieuwkomers of uitbreiding van bestaande luchtvaartmaatschappijen.
- De bestaande charters zoals Transavia, ArkeFly, Corendon en full freighters kunnen nu al niet meer groeien in de nacht en vliegen nu al deels op non historische slots die langzaam zullen verdwijnen naarmate de historische rechten meer en meer worden gebruikt.

2. Nachtcapaciteit: huidige situatie

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



2. Nachtcapaciteit: compensatie CDA's door terugbrengen nachtcapaciteit

- In het Aldersadvies van 19 augustus 2010 is opgenomen dat op de luchthaven Schiphol in de loop van 2012 gestart zal worden met het vliegen van CDA's tussen 22:00 en 23:00 uur. In een latere fase zullen ook CDA's gevlogen gaan worden tussen 20:30 en 22:00 uur. Omwille van het behoud van (landings-) capaciteit zijn 20 extra bewegingen op een secundaire landingsbaan toegestaan
- De sectorpartijen hebben eind 2011 een voorstel gedaan, passend binnen het gestelde kader en de randvoorwaarden. Echter, in het berekende geprognosticeerde negatieve effect van +7.000 Ernstig SlaapVerstoorden (ESV) – als gevolg van de noodzakelijke introductie van 24h SID's - is voor de omgeving een onoverkomelijke hindernis gebleken.
- Opgave aan partijen aan de Alderstafel om met een voorstel te komen ter tijdelijke compensatie van het uitblijven van CDA's die een vergelijkbaar hinderbeperkend effect heeft, totdat CDA's daadwerkelijk alsnog geïmplementeerd worden.
- Compensatievoorstel op hoofdlijnen
 1. Tijdelijke vervroeging aanvangstijdstip van procedures (eerder dan 23:00) die ook in de nacht worden toegepast en de ontwikkeling van CDA's in de schouders van de pieken overdag.
 2. Een tijdelijke reductie van 3.000 nachtvluchten in de nacht (tov het eerder in het Aldersakkoord afgesproken plafond van 32.000 nachtvluchten).
 3. Versnelde uitvoering van selectiviteit door eerdere start van inzet van regionale luchthavencapaciteit

2. Nachtcapaciteit: compensatie CDA's door terugbrengen nachtcapaciteit

- Om het gewenste resultaat te bereiken is eerst gekeken naar wat de sectorpartijen zelf kunnen doen om de gewenste reductie te realiseren. In totaal zijn een viertal varianten bekeken die potentieel kunnen worden ingezet om een reductie van het aantal nachtvluchten te realiseren door een bijstelling van de capaciteitsdeclaratie. In een later stadium zullen de mogelijkheden worden bezien voor een systeem waarmee de latere uitgifte van slots (van 29.000 terug naar maximaal 32.000 nachtbewegingen) wordt gekoppeld aan selectiviteit.

- De vier varianten zijn beoordeeld op hun effectiviteit en op hun operationele en juridische haalbaarheid. In eerste instantie is de juridische haalbaarheid bepalend geweest voor de beoordeling van onderstaande varianten.
 1. Verlaging van het aantal nachtslot in de capaciteitsdeclaratie, vastgesteld door OSO
 2. Opstellen van een operationele restrictie
 3. Vergunningensysteem bovenop slotuitgifte
 4. Verlaging van Totaal Volume Geluid (TVG) in het Luchthavenverkeerbesluit

- Op basis van de toetsing aan de hand van de opgestelde criteria is bij de eerste uitwerking de focus van de werkgroep vanwege de haalbaarheid komen te liggen bij het opstellen van een operationele restrictie (variant 2). Aangezien bij optie 1 verwacht wordt n.a.v. de laatste OSO meeting dat er geen unanimitieit is over het vrijwillig aanpassen van de capaciteitsdeclaratie op dit vlak

Randvoorwaarden

- Alderstafel zal het pakket aan compenserende maatregelen (schriftelijk) moeten formaliseren om voldoende basis te hebben voor het uitvoeren van de operationele restrictie. Hiertoe dient het bestaande convenant hinderbeperking (tijdig) te worden aangepast.
- Coordination Committee zal met meerderheid van stemmen het voorstel voor een lokaal richtsnoer moeten aanvaarden.
- Lidstaat zal de operationele restrictie in de vorm van een lokale richtlijn voor slotallocatie schriftelijk moeten goedkeuren om deze in werking te kunnen laten treden

2. Nachtcapaciteit: compensatie CDA's door terugbrengen nachtcapaciteit

Operationele restricties kunnen worden opgelegd door de luchthavenexploitant. Hiervoor zijn twee opties te onderscheiden:

1. Een geluidgerelateerde exploitatiebeperking op basis van EU richtlijn 2002/30 die is vastgelegd in hoofdstuk 4A Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Deze optie is na juridische analyse niet haalbaar. Het LVB bepaalt dat eventuele beperkingen niet restrictiever mogen zijn dan noodzakelijk om de voor de luchthaven vastgestelde grenswaarden voor de geluidbelasting te halen. De wettelijke grenswaarden voor geluid in het LVB blijven echter ongewijzigd.
2. Introduceren van lokale richtsnoeren voorgesteld door het coördinatiecomité, goedgekeurd door de overheid en uitgevoerd door de slotcoördinator op basis van artikel 5 juncto artikel 8 lid 5 en artikel 6 van EU Verordening 95/93. Deze richtsnoeren die door Airport Wenen inmiddels ook zijn geïntroduceerd in het kader van omgevingsmediation (vergelijkbaar met de Alders convenanten) kennen minder vormvoorschriften dan de hierboven beschreven geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen en zijn tijdelijk te gebruiken.

Omschrijving operationele restrictie

- Op grond van Aldersafspraken opleggen van een tijdelijke operationele restrictie ten aanzien van het maximum aantal uit te voeren bewegingen in de nacht tussen 23:00 uur en 07:00 uur van 29.000, tot het moment dat CDA's zijn ingevoerd.
- Doorvertaling operationele restrictie:
- De capaciteitsdeclaratie wordt periodiek zodanig vastgesteld dat het aantal nachtbewegingen a) op termijn het tijdelijke niveau van maximaal 29.000 zal bereiken, b) daarna dit tijdelijke niveau niet zal worden overschreden en c) zodra CDA daadwerkelijk worden geïmplementeerd het maximum aantal nachtbewegingen weer teruggebracht wordt op het niveau van maximaal 32.000.
- Tijdelijk toestaan dat er meer historische slots worden uitgegeven dan de capaciteitsdeclaratie meldt.
- Slotmonitoring door SACN conform EU Verordening 95/93.
- Mogelijk creëren van een expliciete regeling voor evenementen en force majeure.

Risico's

- Het gaat hier om een laagdrempelige lokaal richtsnoer welke op basis van bovenstaande uitwerking de kans biedt om tot een goede tijdelijke compenserende maatregel te komen. Bij de feitelijke uitwerking van dit richtsnoer zal deze in de praktijk worden getest en kunnen verschillende risico's zich openbaren:
 - De operationele restrictie zou door een partij bij de rechter worden aangevochten.
 - Tijdelijk karakter
 - Snelheid en flexibiliteit; de Europese Commissie zou de maatregel kunnen onderzoeken op conformiteit met de verordening en dit zou kunnen leiden tot het niet kunnen invoeren van de operationele restrictie.

2. Nachtcapaciteit: compensatie CDA's door terugbrengen nachtcapaciteit

Beoogd effect:

- Nakomen Aldersbesluit - maximaal 29.000 vliegtuigbewegingen in nacht.
- Voorkomen van overschrijding van het tijdelijke niveau van maximaal 29.000 nachtbewegingen door niet uitgeven van (nieuwe) historische slots en door eventueel overheveling van non-historische slots van winter naar zomer te beperken cq. af te schaffen.
- Terugbrengen van aantal historische slots door natuurlijk verloop en slotmonitoring door SACN conform EU Verordening 95/93.
- Voorkomen dat er in een later stadium eventueel 'verplichting' op basis van gentlemen's agreement tot inleveren historische rechten door home carrier moet plaatsvinden
- (Mogelijk) te verwachten bijkomend effect als gevolg van verlaging van de capaciteitsdeclaratie is een hogere utilisatie van historische slots waardoor minder non-historische slots beschikbaar zijn

Status uitvoering maatregel:

- Informeren van Alderstafel door Luchtvaartsector op 14 juni
- Het lokale richtsnoer wordt door AAS en lenM (formeel 'de luchtvaartsector', niet de overheid) uitgewerkt en beschreven. Dit zal voor 10 juli gereed moeten zijn ivm tijdig kunnen inbrengen bij CC. Hiernaast zullen de mogelijkheden worden uitgewerkt om de latere uitgifte van slots (groei van 29.000 naar maximaal 32.000 nachtbewegingen) te koppelen aan selectiviteit.
- Er zal een extra vergadering van het Coordination Committee Netherlands worden belegd waarin AAS het voorstel voor het lokale richtsnoer zal indienen en in stemming laten brengen. Deze vergadering zou zo spoedig mogelijk na de vakantieperiode (begin september) moeten plaatsvinden. De vergadering zal tenminste drie weken tevoren worden aangekondigd, waarbij de beschrijving van het voorgestelde lokale richtsnoer voor alle belanghebbenden beschikbaar is.
- Nadat het voorstel door het Coordination Committee met meerderheid van stemmen is aanvaard, wordt de Nederlandse overheid verzocht het lokale richtsnoer goed te keuren voor 1 oktober. De Nederlandse overheid beziet of zij de Europese Commissie informeert over het ingevoerde lokale richtsnoer.
- De consequenties van de lokale richtlijn worden verwerkt in de capaciteitsdeclaratie Zomer 2013, die omstreeks 1 oktober aan de slotcoördinator wordt aangeboden.
- Implementatie van de operationele restrictie vindt plaats vanaf het zomerseizoen 2013. De reductie van het aantal historische slots moet worden bereikt door natuurlijk verloop (nachtoperaties die om wat voor reden ook worden gestaakt) en het vervallen van series slots die niet aan het 80/20 criterium hebben voldaan en dus niet historisch worden teruggegeven..
- De Alderstafel wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang van de invoering van het lokale richtsnoer en vervolgens over de ontwikkeling van het aantal nachtvluchten totdat CDA's worden gerealiseerd..

3. Piekuurcapaciteit

- Van belang voor de mainport is met name de piekuurcapaciteit voor de hub-operatie. Dit vraagt niet alleen om een efficiënt gebruik van de beschikbare infrastructuur maar ook 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 piekdrukke kan voor meerdere processen echter op een verschillend moment plaatsvinden.
- 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%.
- 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 ingezet worden op het verhogen van de feitelijke (fysieke) piekuurcapaciteit. De piekuurcapaciteit is een balans tussen capaciteit, marktvraag en betrouwbaarheid. In de komende jaren zal samen met de andere sectorpartijen gewerkt worden aan het verhogen van de Piekuurcapaciteit. De timing ervan zal in hoge mate afhankelijk zijn van 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 selectiviteitsbeleid.
- 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

3. Piekuurcapaciteit: uitwerking

Status 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.

4. 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.

Kaders:

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

Uitwerking tarieven

- Tariefstructuur wordt gehanteerd 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.

4. Tarieven: verdergaande differentiatie binnen stelsel van samenwerkende luchthavens

- 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 tarief 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.

Timing en status uitwerking:

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

5. Operationele restricties

- 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:

1. Aanscherping van de operationele restricties op Schiphol voor lawaaiige toestellen (onderkant H3)
2. P-RNAV wordt verplicht onder bepaalde omstandigheden
3. 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 zijn al meegenomen in de laatste capaciteitsdeclaratie S12.

Maatregel 2 treedt in werking op 15 november 2012

Maatregel 3 wordt verder uitgewerkt en zal worden opgenomen in de Schipholregels en in de capaciteitsdeclaratie meegenomen van S13.

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

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

In de capaciteits declaratie is hieromtrent nog het volgende opgenomen:

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

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

In de capaciteitsdeclaratie is daarover het volgende opgenomen:

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

Note:

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

5. Operationele restricties: 3. Operationele restrictie voor klein en langzaam verkeer in de pieken

- De maximale piekuurcapaciteit 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 piekuurcapaciteit
- 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.
- Het effect van deze maatregel zal zijn dat er kortere startintervallen kunnen worden gehanteerd in de pieken en er geen kostbare piekuurcapaciteit verloren gaat.

Status uitvoering

- 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

Geluid preferentieel baangebruik

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

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

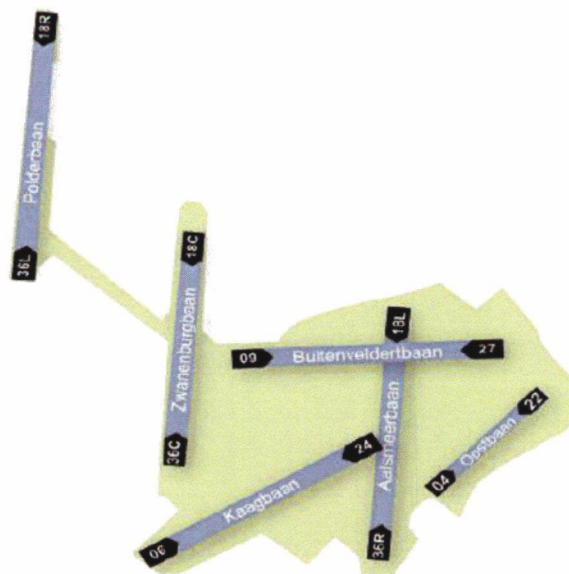
Dag (06:00 – 23:00 uur)

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.

6. 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 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**

6. Marketing en acquisitie: 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

6. Marketing en acquisitie: 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 tarief 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 bezien 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.

Timing en status uitwerking:

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

7. faciliteiten

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 marktvaart 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.

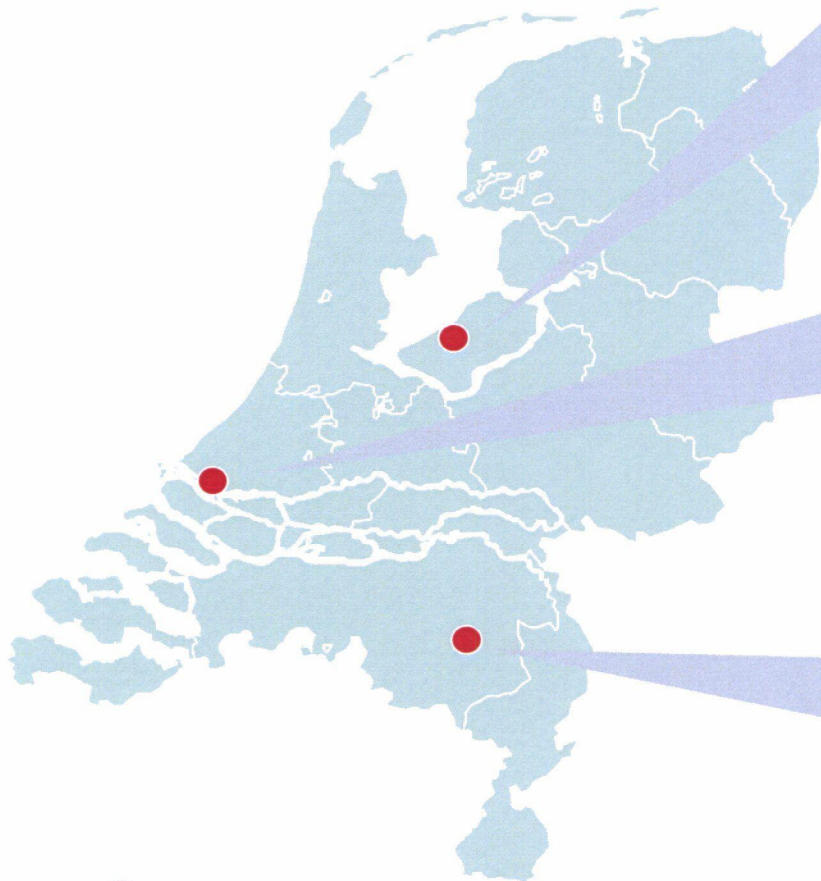
Timing en status uitwerking:

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

7. Faciliteiten: Alternatieve regionale capaciteit

- 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.

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



Lelystad

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

Rotterdam

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

Eindhoven

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

7. Faciliteiten: Positie sector mbt timetable uitbreiding regionale airport capaciteit

- 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 al eerder bij 90%)
- Dit betekent dat de urgentie voor capaciteit op regionale airports onverminderd van kracht is

Omschrijving maatregel:

Partijen spannen zich ervoor in dat voor 31 december 2015 of zoveel eerder als de grens van 90% (wat neerkomt op 459.000 vtb) van de aan de Alderstafel afgesproken grens voor jaarcapaciteit van 510K vtb op de luchthaven Schiphol 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.

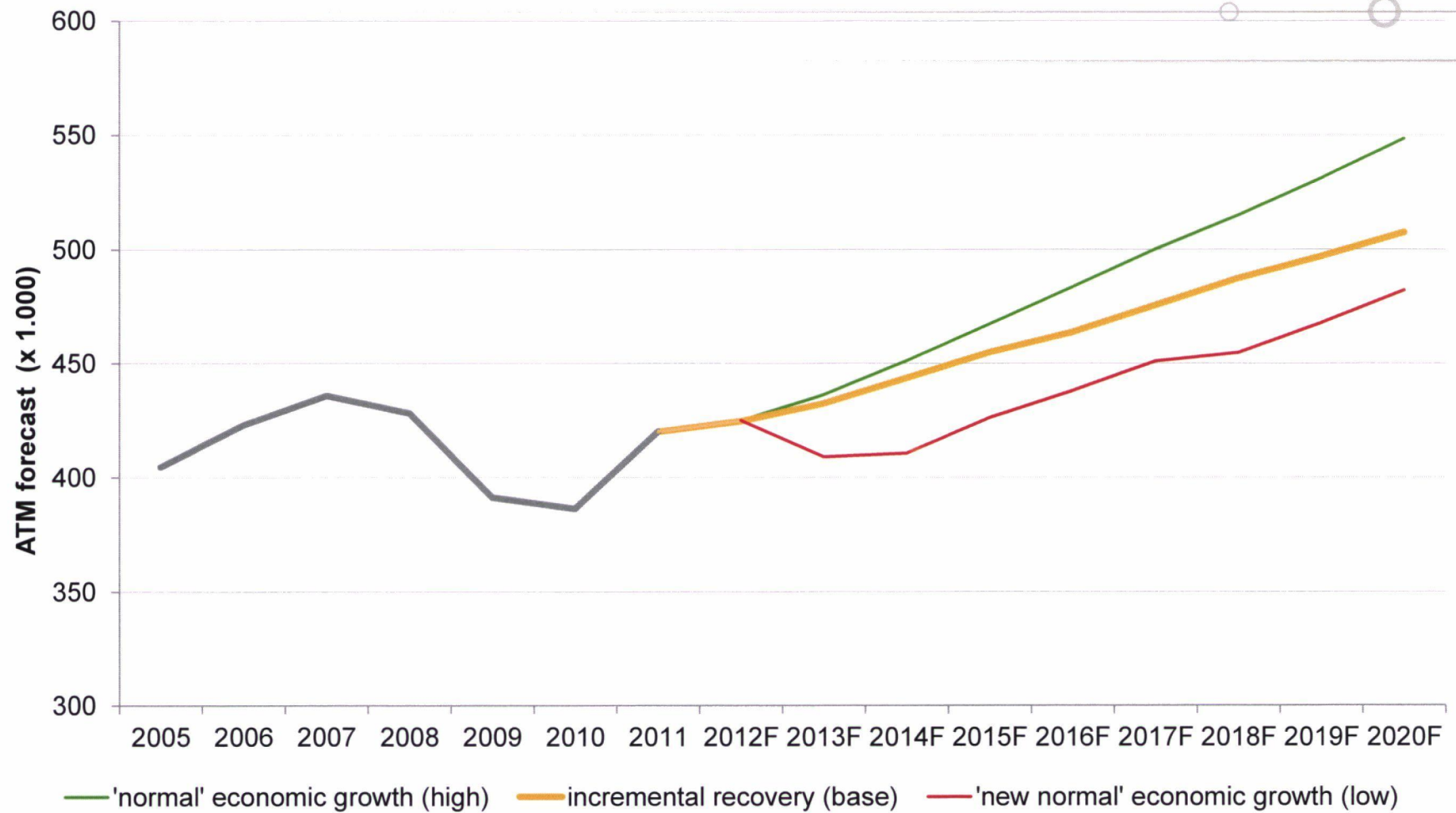
Juridische haalbaarheid

- Afspraken convenant m.b.t. 95% criterium liggen vast in artikel 2.3 van het convenant:
- Op grond van artikel 7.3 van het convenant kunnen partijen dit Convenant wijzigen en aanvullen. Wijzigingen en aanvullingen vereisen de voorafgaande schriftelijke goedkeuring van alle Partijen en deze schriftelijke goedkeuring zal als bijlage bij dit Convenant dienen te worden gevoegd.

Status uitvoering:

- Informeren van Alderstafel door luchtvaartsector op 14 juni
- aanpassing convenant na schriftelijke goedkeuring omstreeks half juli 2012 gereed .

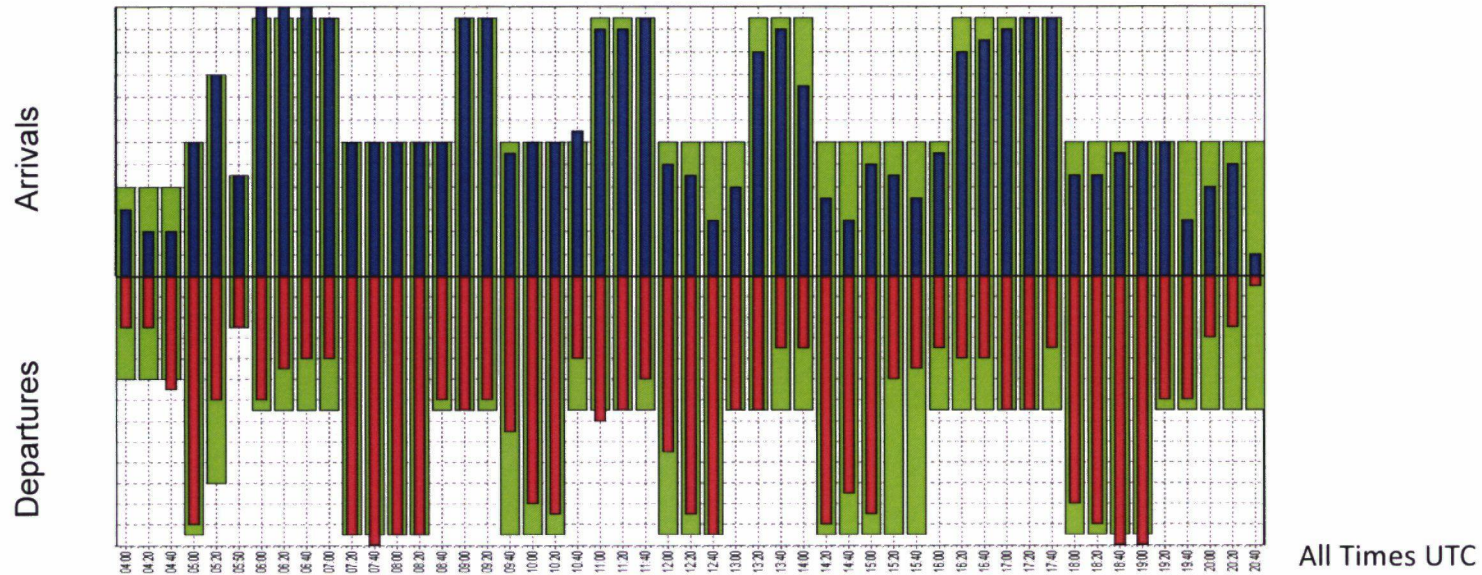
Ontwikkeling marktvraag



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

Slotuitgifte – illustratieve dag hoogseizoen 2011

VTB's



Memo Follow-up CDA's – tijdelijke compenserende maatregelen

1. Opdracht

In het Aldersadvies van 19 augustus 2010 is opgenomen dat op de luchthaven Schiphol in de loop van 2012 gestart zal worden met het vliegen van CDA's tussen 22:00 en 23:00 uur. In een latere fase zullen ook CDA's gevlogen gaan worden tussen 20:30 en 22:00 uur. Omwille van het behoud van (landings-)capaciteit zijn 20 extra bewegingen op een secundaire landingsbaan toegestaan

De sectorpartijen hebben eind 2011 een voorstel gedaan, passend binnen het gestelde kader en de randvoorwaarden. Echter, in het berekende geprognosticeerde negatieve effect van +7.000 Ernstig SlaapVerstoorden (ESV) – als gevolg van de noodzakelijke introductie van 24h SID's - is voor de omgeving een onoverkomelijke hindernis gebleken.

Derhalve is nu de opgave aan partijen aan de Alderstafel om met een voorstel te komen ter tijdelijke compensatie van het uitblijven van CDA's die een vergelijkbaar hinderbeperkend effect heeft, totdat CDA's daadwerkelijk alsnog geïmplementeerd worden.

Compensatievoorstel op hoofdlijnen

Het voorliggend (compensatie-)voorstel met tijdelijk karakter totdat CDA's wel geïmplementeerd kunnen worden kent 3 hoofdelementen:

- Tijdelijke vervroeging aanvangstijdstip van procedures (eerder dan 23:00) die ook in de nacht worden toegepast en de ontwikkeling van CDA's in de schouders van de pieken overdag.
- Een tijdelijke reductie van 3.000 nachtvluchten in de nacht (tov het eerder in het Aldersakkoord afgesproken plafond van 32.000 nachtvluchten).
- Versnelde uitvoering van selectiviteit door eerdere start van inzet van regionale luchthavencapaciteit

Een werkgroep onder leiding van Schiphol Group heeft in samenwerking met IenM en SACN de afgelopen weken invulling gegeven aan onderstaande hoofdelementen van het voorstel, waarbij KLM is geraadpleegd:

- Een tijdelijke reductie van 3.000 nachtvluchten in de nacht (t.o.v. het eerder in het Aldersakkoord afgesproken plafond van 32.000 nachtvluchten).

Om een tijdelijke reductie van het aantal nachtvluchten te realiseren is door de werkgroep een aantal varianten onderzocht.

2. Uitwerking: verschillende varianten

Om het gewenste resultaat te bereiken is eerst gekeken naar wat de sectorpartijen zelf kunnen doen om de gewenste reductie te realiseren. In totaal zijn een viertal varianten bekeken die potentieel kunnen worden ingezet om een reductie van het aantal nachtvluchten te realiseren door een bijstelling van de capaciteitsdeclaratie. De vier varianten zijn beoordeeld op hun effectiviteit en op hun operationele en juridische haalbaarheid. In eerste instantie is de juridische haalbaarheid bepalend geweest voor de beoordeling van onderstaande varianten.

1. Verlaging van het aantal nachtslot in de capaciteitsdeclaratie, vastgesteld door OSO
2. Opstellen van een operationele restrictie
3. Vergunningensysteem bovenop slotuitgifte
4. Verlaging van Totaal Volume Geluid (TVG) in het Luchthavenverkeerbesluit

Op basis van de toetsing aan de hand van de opgestelde criteria is bij de eerste uitwerking de focus van de werkgroep vanwege de haalbaarheid komen te liggen bij het opstellen van een operationele restrictie (variant 2).

In een later stadium zullen de mogelijkheden worden bezien voor een systeem waarmee de latere uitgifte van slots (van 29.000 terug naar maximaal 32.000 nachtbewegingen) wordt gekoppeld aan selectiviteit.

Juridische toetsing operationele restrictie

Operationele restricties kunnen worden opgelegd door de luchthavenexploitant. Hiervoor zijn twee opties te onderscheiden:

1. De eerste optie is een geluidgerelateerde exploitatiebeperking op basis van EU richtlijn 2002/30 die is vastgelegd in hoofdstuk 4A Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Deze optie is na juridische analyse niet haalbaar. Het LVB bepaalt dat eventuele beperkingen niet restrictiever mogen zijn dan noodzakelijk om de voor de luchthaven vastgestelde grenswaarden voor de geluidbelasting te halen. De wettelijke grenswaarden voor geluid in het LVB blijven echter ongewijzigd. Kortom het huidige LVB biedt onvoldoende aanknopingspunten voor een tijdelijke exploitatiebeperking en valt hiermee af.
2. De tweede optie is het introduceren van lokale richtsnoeren voorgesteld door het coördinatiecomité, goedgekeurd door de overheid en uitgevoerd door de slotcoördinator op basis van artikel 5 juncto artikel 8 lid 5 en artikel 6 van EU Verordening 95/93. Dit is de Verordening die ziet op de toewijzing van slots. Deze optie biedt wel aanknopingspunten om restricties aan te brengen in de nacht. Op grond van EU Verordening 95/93 kan een coördinatiecomité lokale richtsnoeren vaststellen waarbij rekening wordt gehouden met eventuele milieuaspecten. Deze richtsnoeren die door Airport Wenen inmiddels ook zijn geïntroduceerd in het kader van omgevingsmediation (vergelijkbaar met de Alders convenanten) kennen minder vormvoorschriften dan de hierboven beschreven geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen en zijn tijdelijk te gebruiken.

Omschrijving operationele restrictie

- Op grond van Aldersafspraken een tijdelijke operationele restrictie opleggen ten aanzien van het maximum aantal uit te voeren bewegingen in de nacht tussen 23:00 uur en 07:00 uur van 29.000, tot het moment dat CDA's zijn ingevoerd.

Doorvertaling operationele restrictie:

- De capaciteitsdeclaratie wordt periodiek zodanig vastgesteld dat het aantal nachtbewegingen a) op termijn het tijdelijke niveau van maximaal 29.000 zal bereiken, b) daarna dit tijdelijke niveau niet zal worden overschreden en c) zodra CDA daadwerkelijk worden geïmplementeerd het maximum aantal nachtbewegingen weer teruggebracht wordt op het niveau van maximaal 32.000.
- Tijdelijk toestaan dat er meer historische slots worden uitgegeven dan de capaciteitsdeclaratie meldt.
- Slotmonitoring door SACN conform EU Verordening 95/93.
- Mogelijk creëren van een expliciete regeling voor evenementen en force majeure.

Beoogd effect:

- Nakomen Aldersbesluit - maximaal 29.000 vliegtuigbewegingen in nacht.
- Voorkomen van overschrijding van het tijdelijke niveau van maximaal 29.000 nachtbewegingen door niet uitgeven van (nieuwe) historische slots en door eventueel overheveling van non-historische slots van winter naar zomer te beperken cq. af te schaffen.

- Terugbrengen van aantal historische slots door natuurlijk verloop en slotmonitoring door SACN conform EU Verordening 95/93.
- Voorkomen dat er in een later stadium eventueel ‘verplichting’ op basis van gentlemen’s agreement tot inleveren historische rechten door home carrier moet plaatsvinden

(Mogelijk) te verwachten bijkomend effect als gevolg van verlaging van de capaciteitsdeclaratie is een hogere utilisatie van historische slots waardoor minder non-historische slots beschikbaar zijn.

Randvoorwaarden

- Alderstafel zal het pakket aan compenserende maatregelen (schriftelijk) moeten formaliseren om voldoende basis te hebben voor het uitvoeren van de operationele restrictie. Hiertoe dient het bestaande convenant hinderbeperking (tijdig) te worden aangepast.
- Coordination Committee zal met meerderheid van stemmen het voorstel voor een lokaal richtsnoer moeten aanvaarden.
- Lidstaat zal de operationele restrictie in de vorm van een lokale richtlijn voor slotallocatie schriftelijk moeten goedkeuren om deze in werking te kunnen laten treden

3. Verdere processtappen naar capaciteitsdeclaratie Zomer 2013

In deze paragraaf wordt kort de processtappen beschreven die gevolgd moeten worden om in de capaciteitsdeclaratie voor Zomer 2013 te kunnen starten met de gefaseerde doorvoering van de operationele restrictie.

1. Informeren van Alderstafel door luchtvaartsector op 14 juni
2. Het lokale richtsnoer wordt door AAS en IenM (formeel ‘de luchtvaartsector’, niet de overheid) uitgewerkt en beschreven. Dit zal voor 10 juli gereed moeten zijn. Hiernaast zullen de mogelijkheden worden uitgewerkt om de latere uitgifte van slots (groei van 29.000 naar maximaal 32.000 nachtbewegingen) te koppelen aan selectiviteit.
3. Er zal een extra vergadering van het Coordination Committee Netherlands worden belegd waarin AAS het voorstel voor het lokale richtsnoer zal indienen en in stemming laten brengen. Deze vergadering zou zo spoedig mogelijk na de vakantieperiode (begin september) moeten plaatsvinden. De vergadering zal tenminste drie weken tevoren worden aangekondigd, waarbij de beschrijving van het voorgestelde lokale richtsnoer voor alle belanghebbenden beschikbaar is.
4. Nadat het voorstel door het Coordination Committee met meerderheid van stemmen is aanvaard, wordt de Nederlandse overheid verzocht het lokale richtsnoer goed te keuren voor 1 oktober. De Nederlandse overheid beziet of zij de Europese Commissie informeert over het ingevoerde lokale richtsnoer.
5. De consequenties van de lokale richtlijn worden verwerkt in de capaciteitsdeclaratie Zomer 2013, die omstreeks 1 oktober aan de slotcoördinator wordt aangeboden.
6. Implementatie van de operationele restrictie vindt plaats vanaf het zomerseizoen 2013. De reductie van het aantal historische slots moet worden bereikt door natuurlijk verloop (nachtoperaties die om wat voor reden ook worden gestaakt) en het vervallen van series slots die niet aan het 80/20 criterium hebben voldaan en dus niet historisch worden teruggegeven..
7. De Alderstafel wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang van de invoering van het lokale richtsnoer en vervolgens over de ontwikkeling van het aantal nachtvluchten totdat CDA’s worden gerealiseerd.

4. Risico’s

Het gaat hier om een laagdrempelige lokaal richtsnoer welke op basis van bovenstaande uitwerking de kans biedt om tot een goede tijdelijke compenserende maatregel te komen. Bij de feitelijke uitwerking van dit richtsnoer zal deze in de praktijk worden getest en kunnen verschillende risico's zich openbaren:

- De operationele restrictie zou door een partij bij de rechter worden aangevochten .
- Tijdelijk karakter
- Snelheid en flexibiliteit; de Europese Commissie zou de maatregel kunnen onderzoeken op conformiteit met de verordening en dit zou kunnen leiden tot het niet kunnen invoeren van de operationele restrictie.

5. Advies werkgroep aan Stuurgroep Selectiviteit

De werkgroep adviseert de stuurgroep selectiviteit op basis van bovenstaande uitwerking om bij het realiseren van een reductie van het aantal nachtvluchten in te zetten op het opstellen van een operationele restrictie die wordt vastgelegd via een lokale richtsnoer op basis van artikel 5 juncto artikel 8 lid 5 en artikel 6 van EU Verordening 95/93.

30-05-2013

**Agendavoorstel stuurgroep overleg behoud en versterking mainportfunctie en
netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol**

Donderdag 30 mei 2013, 14-30-15.30 uur, Schiphol SHG A244

Deelnemers: Ad Rutten, Rob Huyser, Pieter Elbers,

Agenda:

1. Opening , mededelingen en vaststellen agenda
2. Stand van zaken Commissie Shared Vision
3. Bespreken oplegnotitie verkenning verkeersverdelingsregels Schiphol/Lelystad (SEO)
4. Vervolgafspraken

Bijlage:

- CONCEPT eindrapport SEO 'Verkenning verkeersverdelingsregels Schiphol/Lelystad

Oplegnotitie SEO rapport: Verkenning verkeersverdelingsregels voor de twin-airport Schiphol-Lelystad

Selectiviteitsinstrumentarium – verkeerverdeelregels Twin-airport Schiphol/Lelystad

- Om de selectieve ontwikkeling van de luchthavens vorm te geven wordt via twee sporen gewerkt. Ten eerste via de te creëren noodzakelijke capaciteit en functies op luchthavens van nationale betekenis en ten tweede via verschillende stimuleringsmaatregelen voor ontwikkeling op de luchthavens van nationale betekenis. Deze twee sporen worden zodanig voorbereid dat –zodra het volumeplafond op Schiphol in zicht komt (90% van 510.000) –het stimuleringsbeleid zal leiden tot de gewenste verdeling van verkeer over de luchthavens.
- Ter invulling van het selectiviteitsbeleid heeft Schiphol Group de Alderstafel Schiphol op 1 juni 2011 geïnformeerd over een eerste uitwerking van de selectiviteitsmaatregelen. Daarbij heeft Schiphol Group een selectiviteitsmatrix met instrumenten gepresenteerd.
- Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is door Schiphol het selectiviteitbeleid nader uitgewerkt. Deze uitwerking omvatte een beoordeling en verdere concretisering van de geïnventariseerde maatregelen.
- Over de invulling en toepassing van het selectiviteitsinstrumentarium is in de zomer van 2012 gerapporteerd in de brief Selectiviteit van Ellen Bien (d.d. 16 juli 2013).
- In deze brief is ook geconstateerd dat gezien de soms beperkte mogelijkheden die de sturingsinstrumenten uit de matrix bieden het initiatief is genomen om in aanvulling op de selectiviteitsmatrix een verkenning te starten naar de uitwerking van regels voor verdeling van verkeer in het kader van selectiviteitsbeleid.
- Een verkeersverdeling is een beperking van het recht van maatschappijen om vluchten uit te voeren tussen alle luchthaven in de EU. Dit vereist dat voor deze beperking een dwingende reden van algemeen belang bestaat en dat de verkeersbeperkende maatregelen geschikt zijn om dit doel te bereiken. Het is dus de vraag onder welke voorwaarden het verdelen van het luchtvaartverkeer door Schiphol tussen de luchthaven Schiphol en Lelystad in overeenstemming is met de bepalingen inzake vrij verkeer van (luchtvaart)diensten en algemeen mededingingsrecht.
- Vanuit dit vertrekpunt is door de directie Luchtvaart in samenwerking met de luchthaven Schiphol de verkenning inzake regels voor verdeling van verkeer nader uitgewerkt.
- Deze verkenning is ook opgenomen in het Aldersadvies Lelystad en de uitwerkingsagenda:

Uitwerking van het selectiviteitinstrumentarium, inclusief verkenning van een Europeesrechtelijk luchthavensysteem (voor verkeersverdeling) voor de twin-luchthaven Schiphol-Lelystad;

- Doel van de verkenning van verkeerverdeelregels is concrete opties te definiëren die voldoen aan de eisen van Verordening 1008/2008 en bijdragen aan de gestelde (beleids)doelstellingen.
- Het onderzoek resulteert in een rapport waarin de concrete opties worden beschreven, juridische houdbaarheid uiteen wordt gezet en mogelijkheden tot implementatie worden beschreven. Dit zodat een onderbouwd besluit kan worden genomen over de wenselijkheid en haalbaarheid van verkeersverdelingsregels voor Schiphol/Lelystad (zie bijlage).

Rapport SEO – Verkenning verkeersverdelingsregels voor de twin-airport Schiphol-Lelystad

Opzet onderzoek

SEO Economisch Onderzoek en de Universiteit Leiden hebben in dit onderzoek negen concrete mogelijkheden voor verkeersverdelingsregels verkend. Deze negen concrete opties zijn in een analyse op een aantal criteria getoetst:

Juridische houdbaarheid: is de maatregel passend binnen de gestelde juridische kaders en met name EU Verordening 1008/2008 (van evenredigheid, transparantie en non-discriminatie)?

Effectiviteit: is de potentiële verkeersverdelingsregel doelmatig in het kader van het selectiviteitsbeleid? Met andere woorden, slaagt de verkeersverdelingsregel erin om het niet-mainportgebonden verkeer uit segment 5 te isoleren?

Uitvoerbaarheid: is de verkeersverdelingsregel operationeel uitvoerbaar? Hierbij gaat het om:

- bedrijfseconomische en operationele uitvoerbaarheid door luchtvaartmaatschappijen
- uitvoerbaarheid van de maatregel door de overheid of slotcoördinator
- uitvoerbaarheid in het licht van de beschikbare capaciteit

Robuustheid: Hoe robuust zijn de geformuleerde verkeersverdelingsregels voor een variëteit aan 'wat als' scenario (mede op basis van ervaringen in het buitenland)? Zijn er mogelijkheden voor de overheid om mitigerend beleid te voeren en ongewenste effecten te voorkomen?

Uitkomsten onderzoek

Scorekaart verkeersverdelingsregels op hoofdlijnen

Verkeersverdelingsregel	Juridische houdbaarheid			Effectiviteit beleidsdoelstelling		Uitvoerbaarheid overheid & uitvoerbaarheid vanuit capaciteitsoogpunt		
	Non-discriminatie	Transparantie	Proportionaliteit	Isoleren segment 5	Buiten schot houden overige segmenten	Uitvoerbaarheid overheid/ Slotcoördinator	Capaciteit Lelystad 1 ^e tranche voldoende?	Capaciteit Lelystad 2 ^e tranche voldoende?
VVR-1 Korte afstand frequentieregel	-	+	0	+	+	+	-	0
VVR-2 Verkeersverdelingsregels op basis van minimum aantal vervoerde passagiers op airline-bestemmingsniveau	-	--	0	++	+	-	-	+
VVR-3 Verkeersverdelingsregels op basis van minimum aantal vervoerde passagiers op airline-bestemmingsniveau	-	--	0	++	++	-	-	+
VVR-5 Zonbestemmingsregel	--	+	0	+	+	+	0	+
VVR-6 (Airline) connectivity regel	-	--	0	++	--	-	-	-
VVR 8/VVR 1-5 op niveau van de gehele airline	-	.	.	+	-	.	+	+
VVR-9 kattenluikconstructie	-	+	0	.	.	+	.	.
VVR-11 piekregel	-	-	0	+	--	-	-	-
VVR-12 Seizoensregel	-	+	0	+	+	+	0	+

Noot: rood (--): zeer slechte score op criterium; oranje (-): slechte score; grijs (0): neutraal; groen (+): goed; donkergroen (++): zeer goed; wit (.): niet van toepassing/onduidelijk

Juridische houdbaarheid

De juridische houdbaarheid van de verschillende verkeersverdelingsregels scoort in alle gevallen slecht/zeer slecht in termen van non-discriminatie en transparantie.

- De overheid zal daarom rekening moeten houden met het **risico dat de Europese Commissie niet zonder meer akkoord zal gaan met de voorgestelde maatregelen, vooral met betrekking van mogelijke ondermijning van het non-discriminatiebeginsel**. In dit verband is een lijst met vooraf gedefinieerde bestemmingen niet aan te bevelen (zonbestemmingsregel), omdat de Europese wetgeving *de iure* discriminatie op bestemmingen expliciet verbiedt.
- De Commissie kan zich ook kritisch opstellen ten opzichte van de overige verkeersverdelingsregels. Dit omdat de analyses in het rapport laten zien dat (1) de verkeersverdelingsregels effect vooral effect hebben op bestemmingen in een beperkt aantal landen, (2) effect hebben op een beperkt aantal luchtvaartmaatschappijen en (3) de hubcarrier vrijwel geheel in alle verkeersverdelingsregels buiten schot blijft. Ervaringen in het buitenland ondersteunen de conclusie dat er een risico bestaat op bezwaren van de Commissie.
- Voor de Nederlandse overheid zal het lastig zijn om het risico op bezwaren van de Commissie via de formulering van de verkeersverdelingsregels zelf, te verkleinen. Dit zou meer algemene, minder stringente criteria in de verkeersverdelingsregels eisen, wat ten koste zal gaan van de effectiviteit van de regels.

Effectiviteit

- Er zijn verkeersverdelingsregels mogelijk die effectief zijn in het realiseren van de beleidsdoelstelling, ofwel het isoleren van segment 5 en het vrijwaren van de overige segmenten. Het deel van segment 5 dat geraakt wordt door de verkeersverdelingsregel, zal niet meer op Schiphol mogen plaatsvinden en heeft een alternatief op Lelystad.
- De effectiviteit van de verkende regels is dusdanig goed dat de capaciteit van Lelystad in de eerste en zelfs in de tweede tranche tekort zal schieten om het potentieel migrerende verkeer geheel op te vangen. Dit kan verholpen worden door 'aan de knoppen' van de verkeersverdelingsregels 'te draaien'. Met andere woorden, door de criteria in de regels aan te scherpen zodat minder verkeer naar Lelystad hoeft te verhuizen.

Operationele uitvoerbaarheid & Robuustheid

- Wanneer de Nederlandse overheid erin slaagt een effectieve en juridisch passende regel te formuleren en goedgekeurd te krijgen, dan is de vraag hoe de markt hierop reageert. Verplaatsing van operaties van Schiphol naar Lelystad zal voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen enerzijds gepaard gaan met additionele kosten en lagere 'yields' en anderzijds met efficiëntievoordelen. De exploitant en overheid zullen moeten proberen om via het reeds ingezette stimuleringsbeleid de nadelen van een Lelystadoperatie zoveel mogelijk te mitigeren door middel van een uitstekende landzijdige ontsluiting, lage 'visit costs', lage parkeertarieven, een passend faciliteitenaanbod en 'incentives'.
- Desondanks is niet bij voorbaat te zeggen in hoeverre luchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk bereid zijn van Schiphol naar Lelystad te verhuizen (of dat ze geheel afzien van een operatie) en in hoeverre passagiers meebewegen met de luchtvaartmaatschappijen. Ook hebben **ervaringen met verkeersverdelingsregels in het buitenland laten zien, dat de markt haar weg zoekt door de mazen van de rigide verkeersverdelingsregels**.

Samenvattend komt, specifiek kijkend naar de negen verdelingsregels uit de verschillende analyses het volgende beeld naar voren:

- De verschillende analyses overziend zijn VVR-1 (korteafstands frequentieregel) en VVR-12 (seizoensregel) de opties voor verkeersverdelingsregels die op de belangrijkste criteria het beste/minst slecht scoren (bovenstaande scorekaart). Hierbij merkt SEO op dat de kwantificering van de bedrijfseconomische haalbaarheid voor luchtvaartmaatschappijen buiten de scope van dit onderzoek valt, evenals eventuele bilaterale problemen en effecten op de maatschappelijke welvaart. Op deze punten is dan ook geen score toegekend in de overzichtstabel.
- Vooral de korte afstands frequentieregel, verkeersverdelingsregels op basis van een minimum aantal passagiers, de zonbestemmingsregel en de seizoensregel laten een redelijke tot goede mate van effectiviteit zien. Wanneer de onderliggende criteria goed worden gekozen, zijn ze in staat segment 5 te isoleren terwijl het effect op de overige segmenten beperkt is.
- Verkeersverdelingsregels op basis van een minimum aantal passagiers (VVR-2/VVR-3/VVR-11) en op basis van connectiviteit (VVR-6) zullen in de praktijk lastig zijn om te implementeren. Betrouwbare, objectieve en transparante data voor het tellen van het aantal passagiers met een zakelijk motief zijn niet voorhanden. Bovendien is het gebruik van een criterium op basis van gerealiseerd vervoer lastig bij de beoordeling van nieuwe slotaanvragen. Voor VVR-5 geldt dat de berekeningsmethodiek van connectiviteit voor buitenstaanders niet transparant zal zijn. Indien de overheid kiest om verkeersverdelingsregels in te voeren, dan is het advies om te kiezen voor een verkeersverdelingsregel op basis van eenvoudige aanbodkarakteristieken, welke transparant zijn en waarvoor objectieve data beschikbaar zijn. Hieronder vallen VVR-1, -5 en -12.

Voorlopige conclusie Stuurgroep selectiviteit

- Instrument van verkeerverdeelregels is zeer lastig praktisch operationaliseerbaar en kent met name grote risico's op de juridische houdbaarheid van verkende instrumentarium.
- Alle mogelijke verdeelregels scoren slecht/zeer slecht op vlak van non-discriminatie en transparantie. Juist hier zal de Europese Commissie scherp op toetsten.
- Instrument is star: ervaring leert dat de markt haar weg gaat zoeken om de regels heen – daarmee schiet het instrumentarium haar doel voorbij. Daarbij wordt opgemerkt dat de capaciteit van Lelystad in de eerste en zelfs in de tweede tranche tekort zal schieten om het potentieel migrerende verkeer geheel op te vangen op basis van geformuleerde regels.
- Niet wenselijk een dergelijk instrument in te zetten zolang de bedrijfseconomische haalbaarheid voor luchtvaartmaatschappijen, de eventuele bilaterale problemen en effecten op de maatschappelijke welvaart niet zijn gekwantificeerd.
- Inzet van het instrument op basis van de uitkomsten uit de verkenning niet opportuun.

Voorstel besluitvorming stuurgroep:

Gegeven de analyse van SEO en de (voorlopige) conclusies acht de stuurgroep het niet wenselijk het instrument van verkeerverdeelregels in te zetten ten behoeve van het selectiviteitsbeleid. Uitkomsten en conclusies vanuit de stuurgroep selectiviteit zullen worden meegenomen in de uitvoering van het uitwerkingsprogramma Aldersadvies Lelystad en worden teruggekoppeld aan de Alderstafel Schiphol.

3



Mr. [REDACTED]
Executive Vice President & COO



Directie DGB Luchtvaart
T.a.v. de heer drs. [REDACTED]
Postbus 20904
2500 EX DEN HAAG

Telefoonnummer	Briefnummer	Bijlage	
[REDACTED]	Di/EL/0412139		
Faxnummer	Behandeld door	Uw schrijven d.d.	Schiphol,
020-6013123		22 november 2013	5 december 2013

Betreft: Ontwikkelingen Luchthavenbesluit Lelystad Airport

Geachte heer [REDACTED], beste [REDACTED]

Op 22 november 2013 heeft u mij een brief gestuurd met een aantal vragen over de ontwikkelingen in het proces om te komen tot een Luchthavenbesluit voor Lelystad Airport. De vragen gaan primair over twee onderdelen van het proces, te weten de planning van het MER onderzoek en de marktinteresse voor Lelystad Airport.

Ontwikkeling luchtroutes en MER proces:

Als gevolg van de zorgvuldigheid die betracht wordt in het proces van routeontwerp en de daarbij betrokken partijen, is het proces van routeontwerp vertraagd. De eindoplevering van de routegegevens die noodzakelijk zijn voor de MER berekeningen was gepland op 1 november jongstleden, maar die planning is niet gehaald. Op 18 november jl. heeft de heer Alders de dan ontworpen routes gepresenteerd aan bestuurders uit de regio en het 'oude land' waarbij opnieuw wijzigingen zijn voorgesteld en toegezegd. Tegelijkertijd is uw ministerie bezig met de nota van antwoord op de zienswijzen, waaruit ook een aantal aandachtspunten voor de MER komen. Uit de verschillende parallel lopende processen is een onduidelijk beeld ontstaan over de hoeveelheid werk in het MER proces en daarmee de doorlooptijd ervan.

Samen met uw ministerie hebben we de afgelopen weken alle mogelijkheden voor vermindering van de hoeveelheid extra werk bekeken en waar mogelijk en verantwoord beperkt. Tot slot is in de projectgroep MER in aanwezigheid van alle betrokken partijen en de landsadvocaat een besluit genomen over de hoeveelheid routevarianten die nu doorgerekend gaat worden en is de doorlooptijd vastgesteld.

Het proces van beantwoording van de nota van antwoord op de NRD, en het MER onderzoek zijn nu goed op elkaar afgestemd en alle extra MER werk is inzichtelijk. Als gevolg van dit extra werk zal de MER niet eerder dan eind maart 2014 kunnen worden afgerond. Uw ministerie is hier reeds van op de hoogte gesteld.

Marktinteresse;

Naast onze eigen marktprognoses is uit de gesprekken die wij met diverse luchtvaartmaatschappijen uit het leisure segment hebben gevoerd, gebleken dat er tegen de tijd dat Lelystad airport volledige operationeel kan zijn (2017) voldoende concrete vraag en interesse bestaat – met name gericht op Zuid-Europese en Zuid- Oost-Europese bestemmingen -

Bladnummer
2 / 2

Datum
5 december 2013

die het doen van investeringen in de baanverlenging en bijbehorende infrastructuur van Lelystad Airport rechtvaardigen, temeer daar het middellange termijn groeiscenario van Schiphol aangeeft dat het aantal vliegtuigbewegingen in 2018 tussen de 480K en 500K zal liggen.

Luchtvaartmaatschappijen plannen op de korte termijn en communiceren gemiddeld pas 1 of 2 jaar voor invoering van nieuwe bestemmingen en/of routes met hun stakeholders. Wij zijn dan ook niet in staat om nu al te specificeren welke maatschappijen en in welke omvang in 2017 gebruik zullen gaan maken van Lelystad Airport.

Voor wat betreft onze businesscase hebben wij aan de laatste Alderstafel aangegeven dat we bij het aanvragen van het Luchthavenbesluit een ondernemingsplan aan gaan leveren waar de businesscase een belangrijk onderdeel van uitmaakt.

De inhoud van dit plan en de bouwfaserings die we nu op basis van de marktscenario's voorzien hebben we ook aan de laatste Alderstafel gepresenteerd.

Het ondernemingsplan met de businesscase zal conform de planning in maart 2014, gelijktijdig met het MER onderzoek, worden ingediend.

NB: Bij deze investeringskosten zijn met name de kosten voor luchtverkeersleiding cruciaal voor het welslagen van de business case voor Lelystad Airport. Wij willen daarom aandacht blijven vragen voor het tijdig invoeren van een realistisch, eerlijk en voor de marktpartijen acceptabel luchtverkeerheffingenstelsel voor Luchtverkeersleiding voor regionale luchthavens.

Met vriendelijke groet,
SCHIPHOL GROUP

Executive Vice President & COO

c.c.: H. [redacted] [redacted]



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Schiphol Group
Postbus 7501
11118ZG Schiphol
t.a.v. Dhr

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Luchtvaart
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon

T 070 456 6480
F 070 456 6750

Ons kenmerk:
IENM/BSK-2013/274927

Datum 22 november 2013
Betreft

Geachte heer

Zoals u weet is er in de Tweede Kamer volop aandacht voor de voortgang van de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en spreken wij hierover met de Tweede Kamer op 18 december aanstaande. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau is in de zomer ter inzage gelegd en momenteel wordt gewerkt aan de afronding van een Nota van Antwoord op de ingediende zienswijzen en op het advies van de Commissie m.e.r.. Momenteel vind er afstemming over de Nota van antwoord plaats aan de Alderstafel en met LVNL en Schiphol. Aan de laatste Alderstafel op 11 oktober jl. is geconstateerd dat de MER, als gevolg van het proces van de routes, waarschijnlijk pas eind februari gereed is en dat dat ook betekent dat de formele aanvraag voor het luchthavenbesluit dan wordt ingediend. De planning voor het luchthavenbesluit is daar nu op gericht. Het nemen van een luchthavenbesluit is dan nog mogelijk in november 2014. Om de Tweede Kamer goed te informeren hoor ik graag zo snel mogelijk wat het tijdpad van het MER is (en daarmee ook van de aanvraag van het luchthavenbesluit). Onze planning is erop gericht de brief aan de Tweede Kamer komende week nog uit te sturen.

Een ander belangrijk aandachtspunt voor het MER is de routestructuur. Aan de Alderstafel hebben we met elkaar gekozen voor een parallel traject, namelijk het verder ontwerpen van de routestructuur en het gelijktijdig uitvoeren van het MER. Dit parallelle traject was nodig om de deadline van november 2014 te kunnen halen. Op 18 november jl heeft er een bestuurlijke bijeenkomst plaatsgevonden waar de heer Alders de regionale bestuurders heeft geïnformeerd over de routestructuur en over de optimalisatievarianten. Ik verzoek u te bevestigen dat de uitkomsten van dit traject en deze bijeenkomst worden meegenomen in het MER.

In navolging van de brief aan de Tweede Kamer over de interesse van de marktpartijen in de luchthaven Lelystad (TK, TK, 31 936, Nr. 156) wil ik u tenslotte ook vragen om mij te berichten over de voortgang in de gesprekken met de marktpartijen. Het debat in de Tweede Kamer zal zeker gericht zijn op de voortgang van het consultatieproces en de interesse uit de markt. Graag verneem ik op welke wijze de wensen en de voorwaarden die geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen stellen ten aanzien van de airside-, terminal-en

landside-infra zijn meegenomen in uw ontwikkelplan. Ik zou het prettig vinden dat ik inzicht krijg in het ontwikkelplan en de ontwikkelscenario's waarmee wordt gerekend in het MER. Ik ga ervan uit dat de resultaten van de gesprekken en het ontwikkelplan verder worden verwerkt in de Business case en deze Business Case de Schiphol Group in staat stelt een investeringsbeslissing te nemen.

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Luchtvaart**

Datum
22 november 2013

Ik hoop dat u me op korte termijn kunt informeren over de voortgang op deze trajecten, enerzijds om te zorgen dat ik de werkzaamheden voor het luchthavenbesluit hier goed op kan afstemmen en anderzijds om de Tweede Kamer over de voortgang te kunnen informeren.

DE DIRECTEUR LUCHTVAART,

Dhr. drs. R.W.^{jr} Huijser

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and strokes, positioned to the right of the typed name.

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/133763

Datum: 4 juli 2013
Betreft: Marktinteresse luchthaven Lelystad

Geachte voorzitter,

Zoals toegezegd tijdens het AO Luchtvaart van 12 juni jl. informeer ik u over de uitkomst van de gesprekken die Schiphol Group met luchtvaartmaatschappijen heeft gevoerd over de ontwikkeling van Lelystad Airport.

Op 10 maart 2012 heeft de heer Alders zijn advies betreffende de ontwikkeling van Lelystad Airport aan mij aangeboden. Kern van dit advies is een gecontroleerde ontwikkeling van Lelystad Airport (als twin-airport van Schiphol) naar 45.000 vliegtuigbewegingen in twee tranches; een eerste tranche van 25.000 vliegtuigbewegingen tot 2020 en een tweede tranche van nog eens 20.000 vliegtuigbewegingen.

Het Rijk heeft op 1 september 2012 per brief ingestemd met de ontwikkeling van Lelystad (Kamerstuk 31936, nr. 115). In de brief wordt het belang van Lelystad voor een selectieve ontwikkeling van Schiphol onderstreept. Tevens wordt aangegeven dat er voldoende interesse van marktpartijen moet zijn en dat het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport in het luchtruim inpasbaar moet zijn. Na het uitbrengen van het Aldersadvies, is de voorstudie naar een operationeel concept voor het luchtruim uitgevoerd en is geconstateerd dat de ontwikkeling van Lelystad mogelijk is en dat verder uitwerking dient te worden gegeven aan de luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport.

Schiphol heeft aangegeven, en dit tijdens de Alderstafel Lelystad van 27 juni 2013 toegelicht, vertrouwen te hebben in een positieve business case bij een gecontroleerde ontwikkeling van Lelystad naar 45.000 bewegingen in 2 tranches, waarbij de eerste tranche minimaal 25.000 bewegingen moet zijn om bedrijfseconomisch rendabel te zijn. Om dit te borgen, is aangegeven dat de luchthavenexploitant voor wat betreft de marktvrage, timing en selectiviteit nadere uitwerking moet geven aan een fasering die hoort bij de in het advies voorgestelde gecontroleerde ontwikkeling. Daarnaast is aangegeven dat de uitkomsten van de voorstudie en deze uitwerking besproken dienen te worden met luchtvaartmaatschappijen. In dit kader heeft Schiphol Group eind 2012 een oriënterend en markt verkennend gesprek gevoerd met de BARIN en een aantal van haar leden. Doel van dit gesprek was de wensen ten aanzien van mogelijke gebruik van Luchthaven Lelystad te inventariseren. Vervolgens heeft Schiphol

Group op aangeven van de BARIN een aantal luchtvaartmaatschappijen benaderd (die opereren in het zogenoemde "segment 5"). Uit die gesprekken is het beeld naar voren gekomen dat segment 5 zich ook de komende jaren ontwikkelt conform de marktverwachting zoals onderzocht in het kader van de Alderstafel Lelystad (bijlage 5 van het Aldersadvies Lelystad, rapport Stratagem).

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/133763

Schiphol heeft mij bevestigd (en dit ook toegelicht tijdens de Alderstafel Lelystad d.d. 27 juni 2013) dat uit de tot nu toe gevoerde gesprekken een serieuze behoefte aan - en interesse voor - Lelystad Airport bestaat, mits wordt voldaan aan bepaalde randvoorwaarden. Luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven dat een startbaanlengte van 2400 meter noodzakelijk is om bepaalde bestemmingen te kunnen bereiken. Voorts is van belang dat er voldoende opstelplaatsen en terminalcapaciteit worden gecreëerd en dat alle faciliteiten aanwezig zijn die een snelle afhandeling en kostenefficiënte afhandeling mogelijk maken tegen een luchthaventarief dat concurrerend is met dat van soortgelijke regionale luchthavens. Schiphol kan aan deze voorwaarden tegemoetkomen en verwacht - mede gezien de omvang van het catchment area en gezien de ligging van Lelystad Airport ten opzichte van de Randstad (zie ook rapport van Stratagem, bijlage 5 van het Aldersadvies Lelystad) - op grond daarvan een sluitende Business case in te kunnen dienen bij de formele aanvraag van het luchthavenbesluit zoals voorzien in het najaar (zie hiervoor ook afspraken in werkprogramma voor het Aldersadvies Lelystad; TK 31936, nr. 139).

Naast Schiphol heeft uiteraard het Rijk een belangrijke rol om de voorgenomen ontwikkeling op Lelystad Airport mogelijk te maken, door een luchthavenbesluit op te stellen. Het bevoegd gezag is gehouden om in het luchthavenbesluit alle maatschappelijke aspecten zoals economie, veiligheid en milieu zorgvuldig af te wegen. Over deze aspecten is gedegen informatie nodig. In de afweging voor een juridisch houdbaar luchthavenbesluit, is het belangrijk om een beeld te hebben van de bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie (vervoerprognose, financiële analyse en bredere economische effecten) en de maatschappelijke economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling). Tevens is het gelet op de eerdere uitspraak van de Raad van State noodzakelijk dat er een investeringsbeslissing van Schiphol is, op het moment dat het luchthavenbesluit wordt genomen, waaruit blijkt op welk moment de infrastructurele voorzieningen gerealiseerd zijn.

Gelet op uw vraag over de markterosse en de behoefte om voortgang te maken met Lelystad, zal ik uw Kamer – op voor de hand liggende momenten – blijven informeren over de voortgang van het luchthavenbesluit.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

Van: ~~.....~~
Verzonden: vrijdag 22 november 2013 13:09
Aan: ~~.....~~
Onderwerp: Reactie Brief lelystad

Van: ~~.....~~ (Rob) - DGB
Verzonden: maandag 10 juni 2013 9:38
Aan: ~~.....~~
CC: ~~.....~~
Onderwerp: Reactie Brief lelystad

Beste

Bijgaand een reactie op je brief over de interesse uit de markt met betrekking tot de luchthaven Lelystad die ik afgelopen week van je ontving.

Ik maak me zorgen op basis van deze brief, of Schiphol de afspraken zoals die destijds aan de Alderstafel Lelystad zijn gemaakt, wel na kan komen. Jullie hebben daar een Business Case gepresenteerd voor 45.000 bewegingen. Ten aanzien van de argumenten die je in je brief aandraagt ter ondersteuning voor de beperkte voortgang in de marktconsultatie, constateer ik dat nachtslots en de beperkingen in het luchtruim, geen nieuwe variabelen zijn. Vanaf het begin is helder geweest dat van nachtslots geen sprake kan zijn, ook ten tijde van het uitbrengen van het Aldersadvies. De beperkingen in het luchtruim zijn bekend en tot op heden hebben jullie aangegeven dat de beperkingen met betrekking tot de beschikbare capaciteit en betrouwbaarheid niet als een NO GO hoefden te worden beschouwd.

Ik hoopte uit deze brief op te maken dat er vaart in het proces met de markt zit en dat we dat signaal ook in de Kamer kunnen delen. Met deze brief kan ik niet anders dan constateren dat de gesprekken met de markt (onderbouwing) nog steeds gaande zijn.....en dat de interesse op dit moment mager is. Je beschrijft in je brief de reactie van carriers, maar ik kan die niet goed duiden als ik niet weet waar dit een reactie op is. In het selectiviteitsbeleid is bij herhaling aangegeven dat een verleidingsstrategie in de context van de markt verreweg het meeste potentie heeft. De twin-luchthaven Schiphol-Lelystad kan alleen succesvol zijn als er duidelijk onderscheiden producten en voorwaarden worden aangeboden. Daarom wil ik op dit punt graag helderheid over het produkt en de voorwaarden die carriers is geboden

Als ik het goed heb begrepen hebben jullie de notitie reikwijdte en detailniveau ingediend bij lenM, echter op basis van deze brief stel ik vraagtekens bij de onderbouwing van de 25000 bewegingen. Verder is de zin, dat "*gezien het feit.....onverkort relevant*" interessant, ik lees daarin dat de (noodzaak van de) ontwikkeling Lelystad afhankelijk is van het wel/niet realiseren van de 510.000 op Schiphol.

Gelet op bovengenoemde punten, wil ik graag voor de komende Alderstafel Schiphol (19 juni as) met jou en Hans Alders om de tafel zitten om e.e.a te bespreken, mede in het licht van de komende discussies aan de Alderstafel Schiphol en wat de mogelijkheden en kansen zijn om een aantrekkelijk(er) produkt voor te leggen aan de carriers.

Het lijkt mij wenselijk dat Schiphol daarna de Alderstafel informeert over de marktinteresse en dat we gezamenlijk aan die Alderstafel bespreken wat dit betekent voor de notitie reikwijdte en detailniveau, de onderbouwing van het luchthavenbesluit en het tijdig nemen ervan.

Ik stuur je brief door aan Hans en laat een afspraak inplannen.

Groet,