

Planning

Planning:

- Vóór het zomerreces 2011 rapporteert I&M aan de Tweede Kamer over de invulling van het selectiviteitsbeleid van Schiphol.
- Dit betekent dat uiterlijk vóór 1 juni 2011 het 5-jarenplan gereed moet zijn om vervolgens het aan de Alderstafel van 1 juni te kunnen presenteren.
- Hierna zal het voor het zomerreces door I&M naar de TK worden gestuurd.

Hoe wordt dit concreet opgepakt:

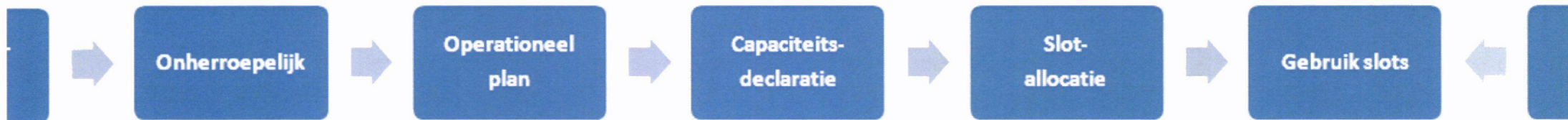
- Schiphol en IenM zijn reeds gestart met de uitwerking van het plan van aanpak 5-jarenplan "behoud en versterking van transportfunctie en netwerkqualiteit Schiphol". In het kader hiervan is een Stuurgroep opgericht Schiphol en I&M.
- De Stuurgroep bewaakt de voortgang van het 5-jarenplan. Tot 1 juni zal de Stuurgroep twee keer per maand hierover overleg hebben.
- Binnen Schiphol en binnen IenM is een werkgroep aan de slag met de uitwerking. Twee keer per maand is er gezamenlijk overleg met vertegenwoordigers uit beide werkgroepen.

- 3 maart: uitwerking PvA in stuurgroep t.b.v. Alderstafel
- 16 maart: voortgang speerpunten in stuurgroep
- 4 april: voortgang speerpunten in stuurgroep
- 26 april: voortgang speerpunten in stuurgroep
- 19 mei: eerste concept 5-jarenplan in stuurgroep
- 30 mei: definitief 5-jarenplan in stuurgroep
- 1 juni: presentatie 5-jarenplan aan de Alderstafel
- 20 juni: vervolg proces n.a.v Alderstafel
- I&M vóór zomerreces / 1 juli naar TK 5-jarenplan versturen

Vrijgeven en toedelen van capaciteit

Regulering

Markt



26-04-2011



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Selectiviteit

Redeneerlijn IenM

22 november 2013



Inhoud

- 1. Aanleiding en urgentie selectiviteitsbeleid**
- 2. Doelstelling selectiviteitsbeleid**
- 3. Uitgangspunten**
- 4. Strategie**
 - I. Herverdeling
 - II. Toewijzing
- 5. Operationele uitwerking: 5-jarenplan Schiphol**

1. Aanleiding en urgentie selectiviteitsbeleid

Aldersakkoord: afspraken over capaciteit op Schiphol en over selectiviteit als oplossing bij schaarste

- De verwachte vraag naar capaciteit op Schiphol in 2020 is ten tijde van het Aldersakkoord ingeschat op 580.000 vtb's.
- Het Aldersakkoord limiteert het aantal vtb's op Schiphol tot 2020 tot 510.000 vtb's met focus op Mainport gerelateerd verkeer.
- Vanaf 2012 t/m 2020 wordt het verkeersaanbod in de nacht op Schiphol begrensd tot max. 32.000 vtb's.
- Bij schaarste op Schiphol dient additioneel (niet-mainportgebonden) verkeer ondergebracht te worden op regionale luchthavens (Lelystad en Eindhoven)
- Vanaf 95% capaciteitsgebruik op Schiphol moet, door de rijksoverheid, capaciteit op regionale luchthavens beschikbaar zijn gemaakt.
- Na 2020 geldt het '50/50 principe', waardoor extra capaciteit boven 510.000 vtb's beschikbaar komt.

1. Aanleiding en urgentie selectiviteitsbeleid

Convenant Selectiviteit

- In het convenant "Behoud en versterking mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol" zijn tussen het Rijk en Schiphol afspraken gemaakt over het in te zetten stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit van de luchthaven Schiphol.
- Het convenant Selectiviteit doelt bij de 95% capaciteitsgrens op vtb's en niet op slots: betekent dat de ruimte daadwerkelijk/feitelijk vol is op dat moment, omdat er meer slots toegedeeld zullen zijn dan 95% van de 510.000 vtb's.
- Advies Selectiviteit Schiphol van de commissie van der Zee

1. Aanleiding en urgentie selectiviteitsbeleid

Toezegging behandeling Luchtvaartnota 7 februari 2011:

- “Vóór het zomerreces 2011 rapporteert IenM aan de Tweede Kamer over de invulling van het selectiviteitsbeleid van Schiphol”
- Concreet zal er een brief met het 5-jarenplan van Schiphol naar de TK gestuurd worden over de gerichte mainportontwikkeling, inclusief de stimuleringsinstrumenten.
- Dit betekent dat uiterlijk vóór 1 juni 2011 het 5-jarenplan gereed moet zijn om vervolgens het aan de Alderstafel van 1 juni te kunnen presenteren.
- Hierna zal het voor het door IenM naar de TK worden gestuurd.
- Tevens vóór het AO Luchtvaart 23 juni.

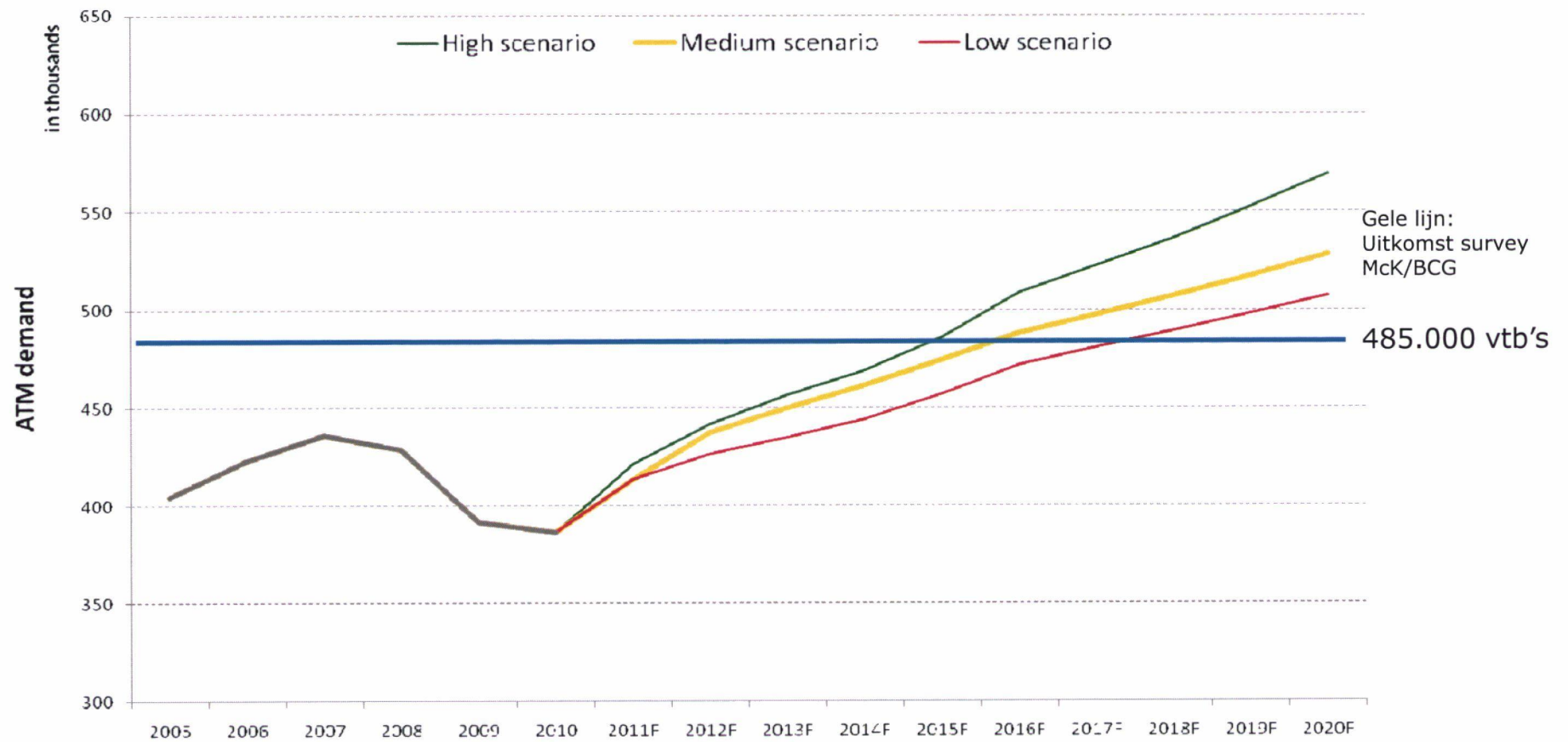
1. Aanleiding en urgentie selectiviteitsbeleid

Verder:

- Aantrekkelijke luchtvaartsector.
- Najaar 2009 heeft Alders samen met marktpartijen een verkenning van de marktontwikkeling tot 2020 gemaakt. Daaruit kwam naar voren dat de kritische grens van 485.000 vliegbewegingen rond 2017/2018 gerealiseerd kan zijn, mits de economische groei meer dan 2% per jaar bedraagt en mits er geen incidenten optreden.
- Diverse groeiscenario's.
- Het gaat er om dat iedereen deelt dat de grens (510.000) op een moment zeker bereikt zal worden, en het doet er minder toe wanneer dat exact is. Het gaat er om dat we ervoor zorgen dat we op tijd klaar zijn om de ontwikkelingen van het mainportnetwerk toekomstvast te accommoderen binnen de begrensde capacitaire ruimte op Schiphol.
- TK vraagt hier ook om helderheid (toezegging om groeiprognoses op te nemen in operationeel plan).

1. Aanleiding en urgentie selectiviteitsbeleid

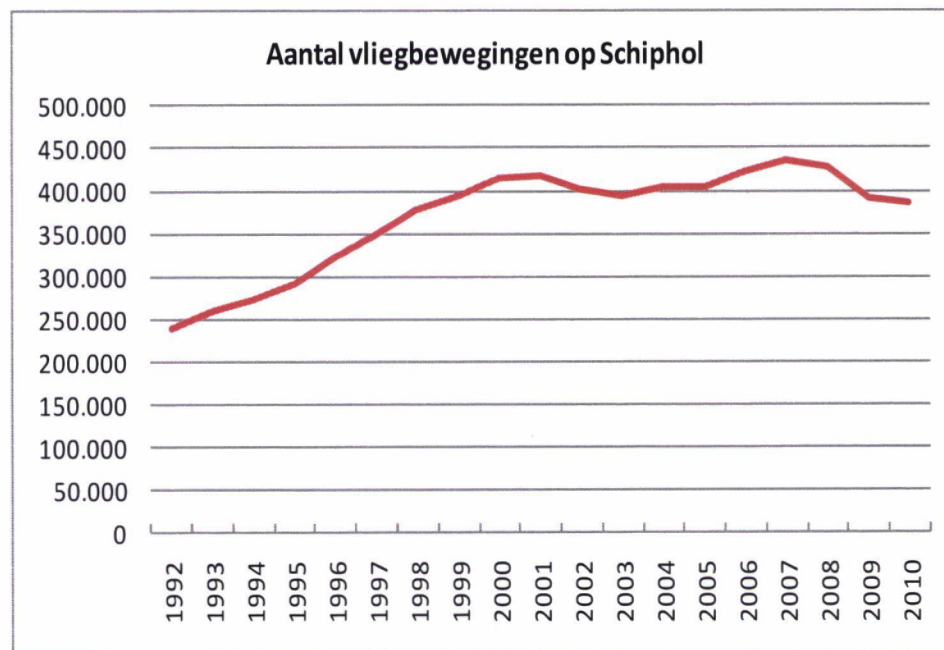
• Groeiscenario's Schiphol:



1. Aanleiding en urgentie selectiviteitsbeleid

Feitelijke ontwikkeling 2010-2011:

- Daling in 2010 blijkt vooral een gevolg van een slecht eerste half jaar; tweede helft van 2010 groeide het aantal vtb's met 2,2% t.o.v. dezelfde periode in het vorige jaar. In januari 2011 zet de stijging door en bedraagt de groei 6,6%. Ook in het zomerseizoen 2011 mag een behoorlijke groei verwacht worden.



1. Aanleiding en urgentie selectiviteitsbeleid

- Verwacht wordt dat dit jaar 413.000 vtb's op Schiphol bereikt zal worden, vooral door de groei van KLM (7%).
 - Verder verwachting dat het aantal pax dit jaar al het aantal in 2007 zal overtreffen. Voor vtb's geldt dit in 2012.
- Versterkt de urgentie om ruimte te scheppen voor de mainport.

1. Aanleiding en urgentie selectiviteitsbeleid

Verder:

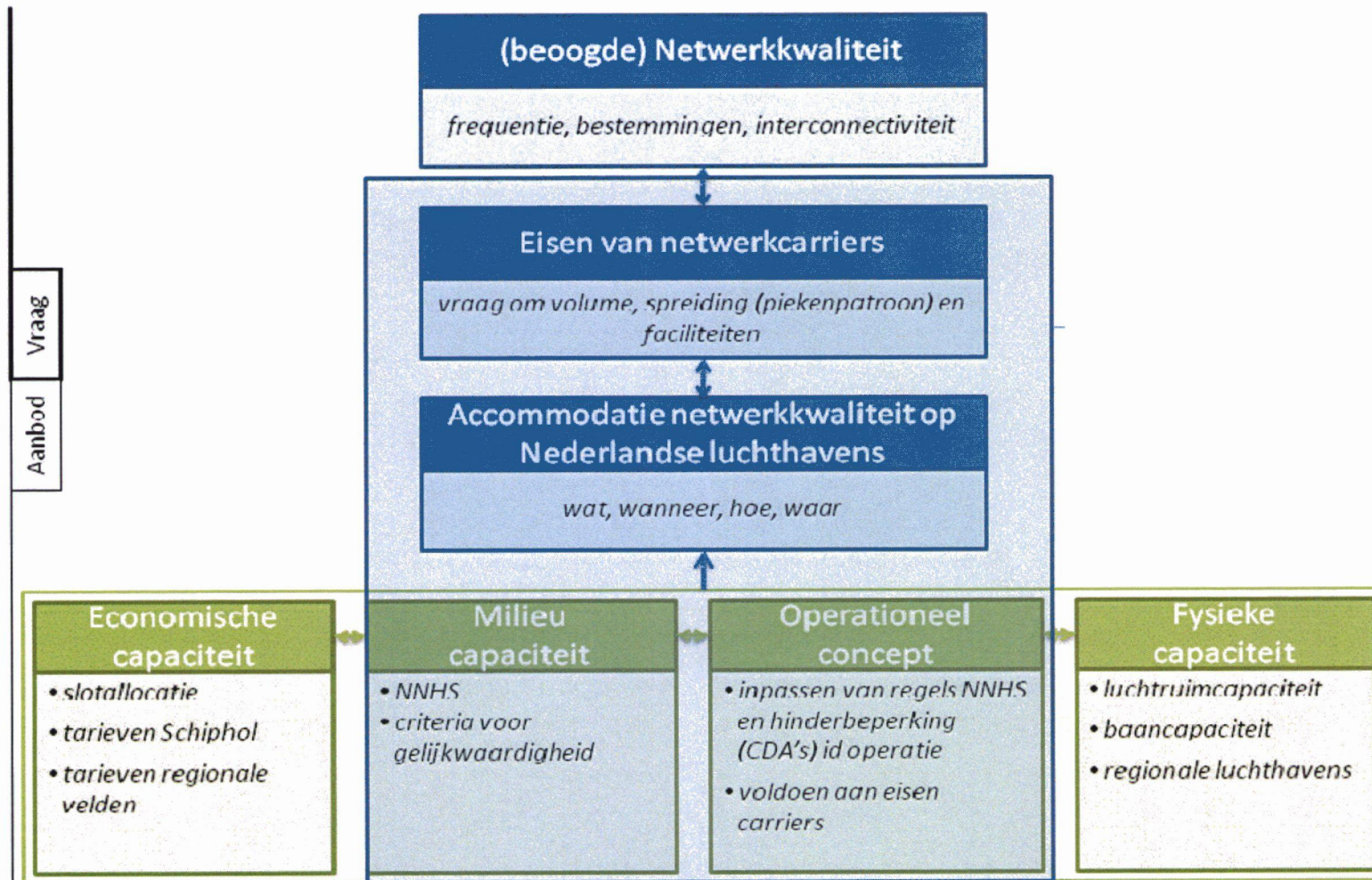
- Luchthavenbesluit Eindhoven:
 - Voortvarende uitvoering, eind 2012 definitief
 - Relatie convenant selectiviteit ↔ Brainportpakket Aldersadvies Eindhoven
- Planning Eindhoven:
 - 10.000 vtb's per 2012/2013
 - 15.000 vtb's 2015-2020
- Lelystad:
 - Advies Alders Lelystad aan de TK toegezegd voor einde van 2011
 - 15 juni brief TK over luchtverkeersleiding Lelystad

2. Doelstelling



- Behoud en versterking van de **mainportfunctie** en de **netwerkkwaliteit**, zoals die vanaf Schiphol wordt geleverd; mainportgebonden verkeer stimuleren op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer stimuleren naar regionale luchthavens te verplaatsen
- Gezamenlijke inzet van stimuleringsmaatregelen en de ontwikkeling van regionale luchthavencapaciteit t.b.v. de uitvoering van het Aldersadvies Schiphol

3. Uitgangspunten



3. Uitgangspunten



Voor IenM moet het 5-jarenplan aan het volgende voldoen:

- A. Integraal
- B. Dynamisch
- C. Marktgedreven
- D. Voldoen aan Europese regelgeving
- E. Per direct starten

3. Uitgangspunten

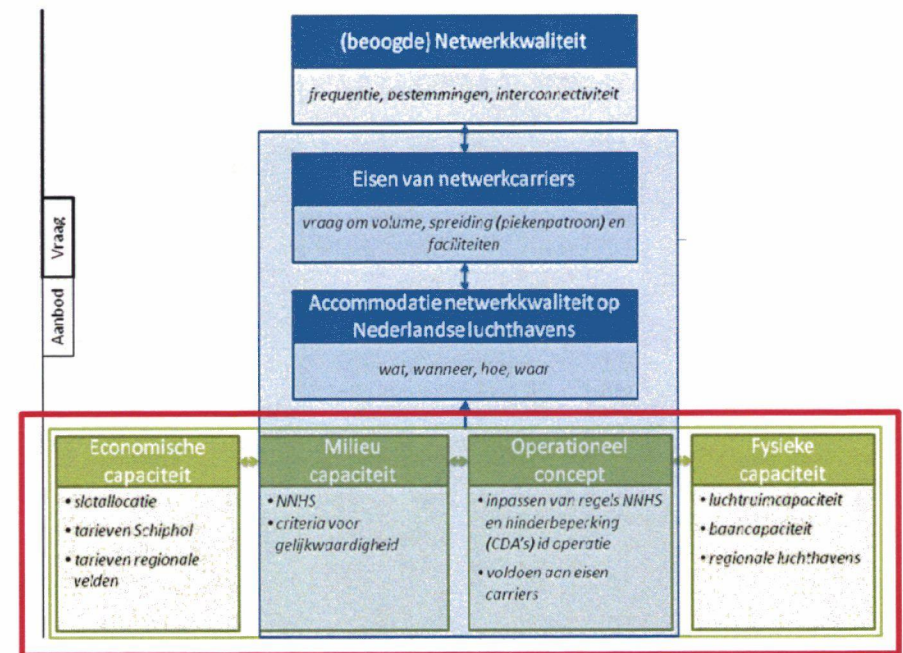


A. Integraal zijn in de zin dat het gehele systeem in samenhang gericht is op de selectieve ontwikkeling;

- **Combinatie van instrumenten**

Het gaat hier om de volgende aspecten (niet uitputtend):

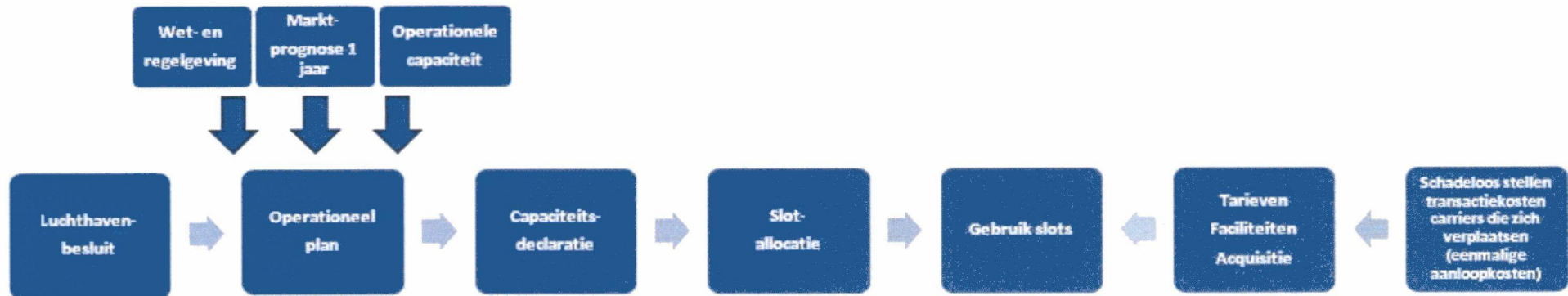
- Economische capaciteit
- Milieu capaciteit
- Operationeel concept
- Fysieke capaciteit



3. Uitgangspunten



Vrijgeven en toedelen van capaciteit



Wie:



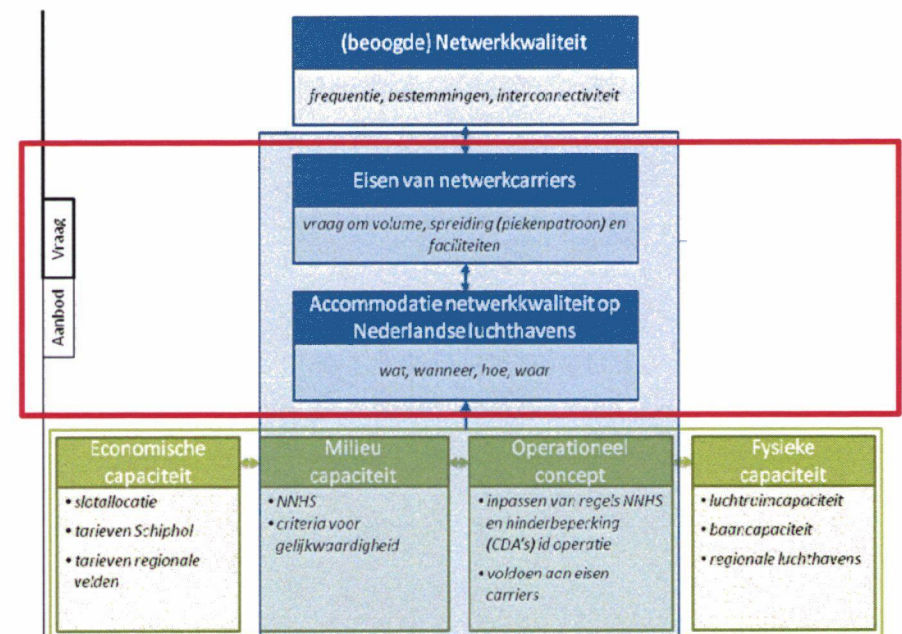
3. Uitgangspunten



B. Dynamisch zijn in de zin dat het mee kan ademen met de capaciteitsbehoefte van het mainportverkeer;

Selectiviteitsbeleid dat in verschillende situaties met een robuust kader de juiste combinatie van instrumenten biedt

→ Zo zorg je dat vraag en aanbod van mainportgebonden verkeer op Schiphol optimaal aansluiten:



3. Uitgangspunten



C. Marktgedreven vs. Regulering

Zoveel mogelijk marktgedreven zijn, alleen formeel reguleren waar nodig

Drie scenario's

1. Markt op basis van onderlinge afspraken (voorkeur)
2. Markt wordt geprikkeld via stimulansen van het Rijk
3. Regulering door het Rijk

3. Uitgangspunten



D. Voldoen aan Europese regelgeving

- Vrije markt
 - Mededingingsregels
 - Staatssteunregels

PM advies Pablo en eindtoets LA



3. Uitgangspunten



E. Per direct starten met selectieve mainportontwikkeling

- Wanneer we de 95% grens van de capaciteit op Schiphol bereiken, is de ruimte daadwerkelijk/feitelijk al vol, omdat er meer slots toegedeeld zullen zijn dan 95% van de 510.000 vtb's. Er is dan beperkte bewegingsruimte!

Ter illustratie: In 2011 zijn 440.000 slots uitgegeven, waarvan 404.000 historische slots zijn en ongeveer 36.000 non-historische slots. Feitelijke vtb's worden voor 2011 op 413.000 geschat.

- Dat beperkt tzt de effectiviteit van mogelijke selectiviteitsinstrumenten: selectieve verdeling van nieuwe toetreders is eenvoudiger dan herverdeling van bestaand verkeer
- Van belang om onderscheid te maken tussen het herverdelen van bestaand verkeer en het selectief toewijzen van nieuw verkeer. Bij herverdelen starten vanaf 485.000 vtb's, met eventuele ingroei daaraan voorafgaand. En per direct starten met maatregelen om nieuwe toetreders op Schiphol selectief capaciteit te geven

4. Strategie



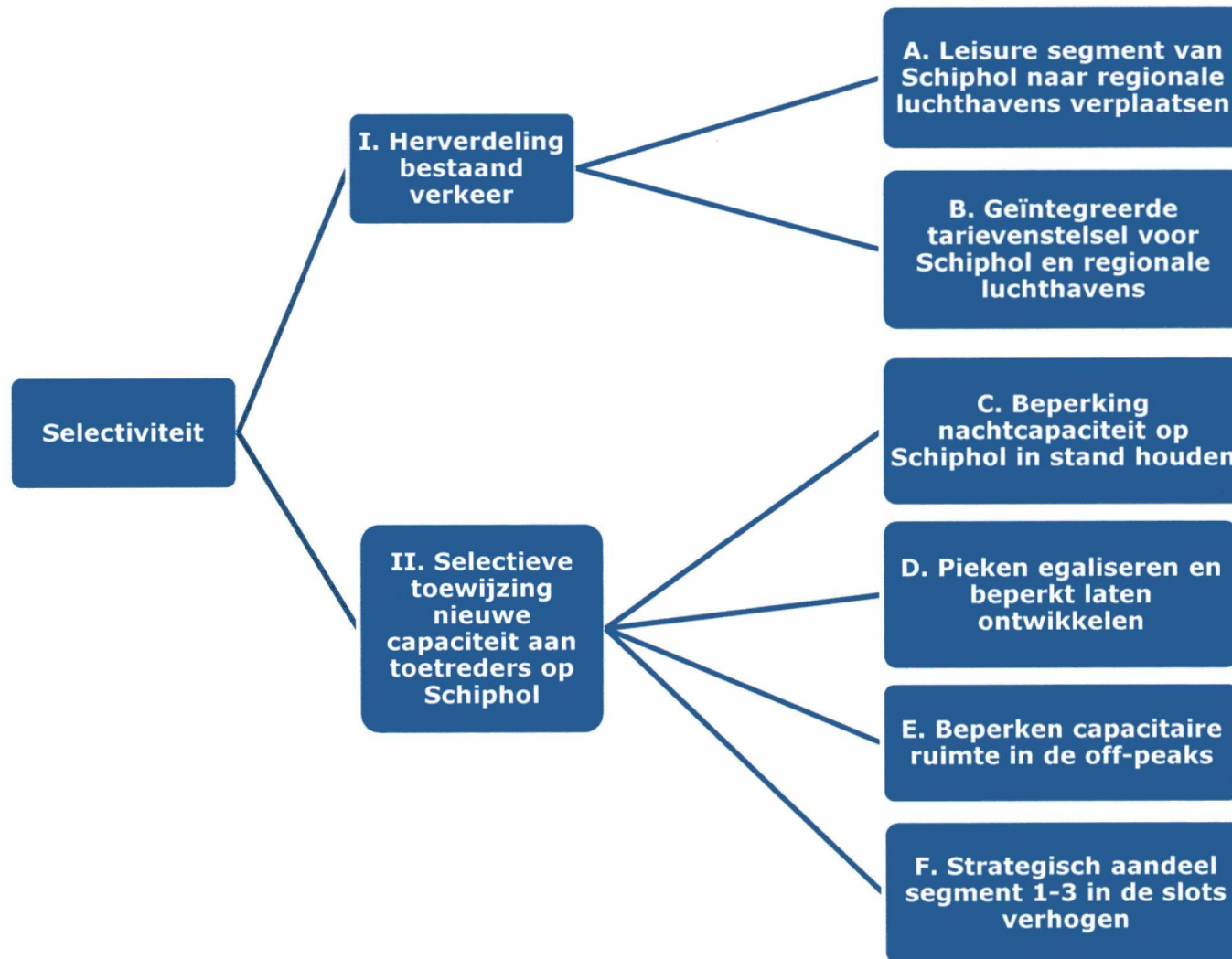
Bovenliggend doel is netwerkkwaliteit, daarom mainportgebonden verkeer stimuleren op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer stimuleren naar regionale luchthavens te verplaatsen

Strategie Selectiviteit

**I. Herverdeling bestaand verkeer
(vanaf 485.000 vtb's, met
eventuele ingroei daaraan
voorafgaand)**

**II. Selectieve toedeling nieuwe
capaciteit aan toetreders op
Schiphol
(per direct)**

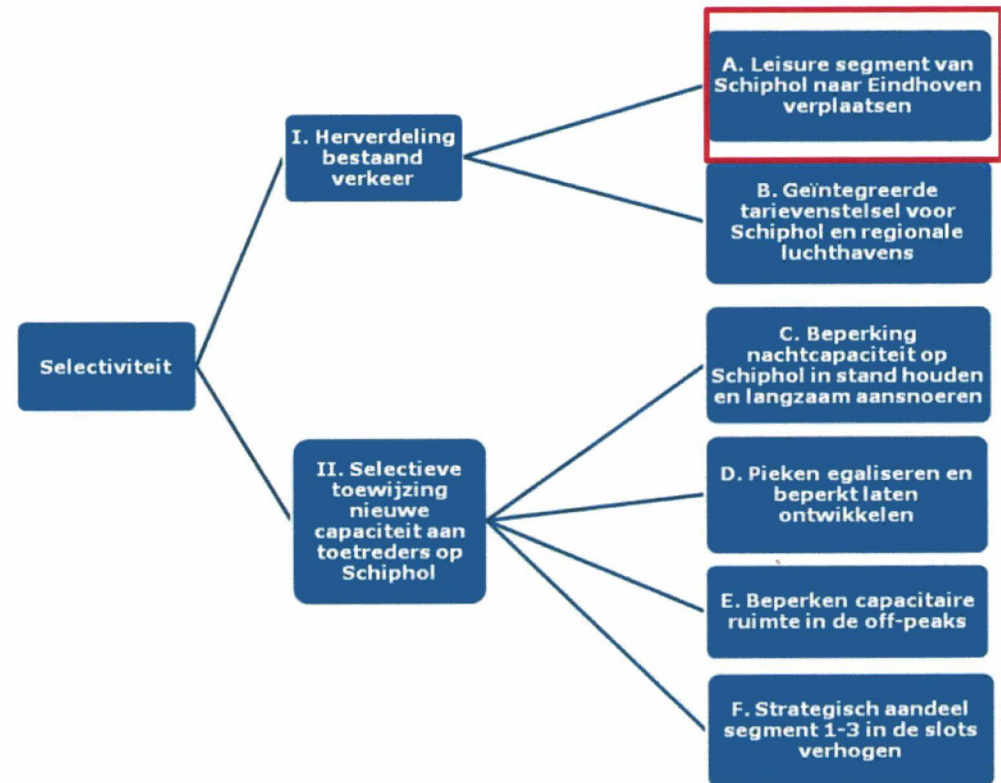
4. Strategie





A. Leisure segment van Schiphol naar regionale luchthavens verplaatsen (Eindhoven en Lelystad)

- Leisure segment eerst fasegewijs naar Eindhoven: 10.000 vtb's 2012/2013 en 15.000 vtb's in 2015-2020;
- Gaat hier om het deel van het leisure segment dat nodig is om ruimte te creëren voor mainportgebondenverkeer;
- Leisure bestemmingen zullen ook altijd vanaf Schiphol gevlogen worden.





Leisure segment verplaatsen: randvoorwaarden

- Capaciteit op de regionale luchthavens: capaciteit EA en LA;
- Rendabele tarieven op EA voor het businessmodel van LCC;
- In het Aldersadvies Eindhoven is afgesproken dat de openingstijden (7-23 uur) en uitzonderingsbepaling (4 slots) in het luchthavenbesluit Eindhoven worden opgenomen;
- Aanpassing businessmodel LCC;
- Gefaseerd de tranches aan capaciteit uitgeven of in één keer; 10.000 slots gefaseerd of in één keer vrij laten komen op EA?
- Hoe wordt capaciteit feitelijk in de markt gebracht?
- De slots op Eindhoven vullen met niet-mainportgebondenverkeer vanaf Schiphol;
- De vrijgekomen slots op Schiphol vullen met mainportgebonden verkeer;
- “Gelijke monniken, gelijke kappen”: Pakket aan maatregelen die zorg dragen dat alle carriers behorend tot het segment zich van Schiphol verplaatsen naar regionale velden.



Leisure segment verplaatsen: incentives

- Ander servicelevel hangen aan bepaald verkeer, in de lucht en op de grond;
- Servicelevel differentiëren per luchthaven;
- Marketing incentives;
- Schadeloos stellen transactiekosten carriers die zich verplaatsen voor nieuwe bestemmingen, eenmalige aanloopkosten (Rijk, check advies LA)
 - → stimuleringsregeling
- Local rule voor de regionale velden, eerder historische slots, bijvoorbeeld bij vier slots in een serie (PM moet nader verkend worden of dit een mogelijkheid is)



Opmerking

- Schiphol werkt sheets uit met de aandelen van alle bestemmingen per segment etc. in vtb's
 - Criterium uit de netwerkvisie voor mainportgebonden verkeer aangevuld met criteria die het belang van de mainport en transfer onderkennen:
 - 10.000 zakelijke outbound passagiers
 - Of: 10.000 transferpassagiers
 - Of: 20% zakelijke passagiers (dunnere routes)
 - Of: 20% transferpassagiers
 - 186 huidige bestemmingen vallen binnen deze criteria (alle bestemmingen van KLM en partners)
 - 82 bestemmingen niet-mainportgebonden, komt overeen met 9% van het totaal aan vtb's

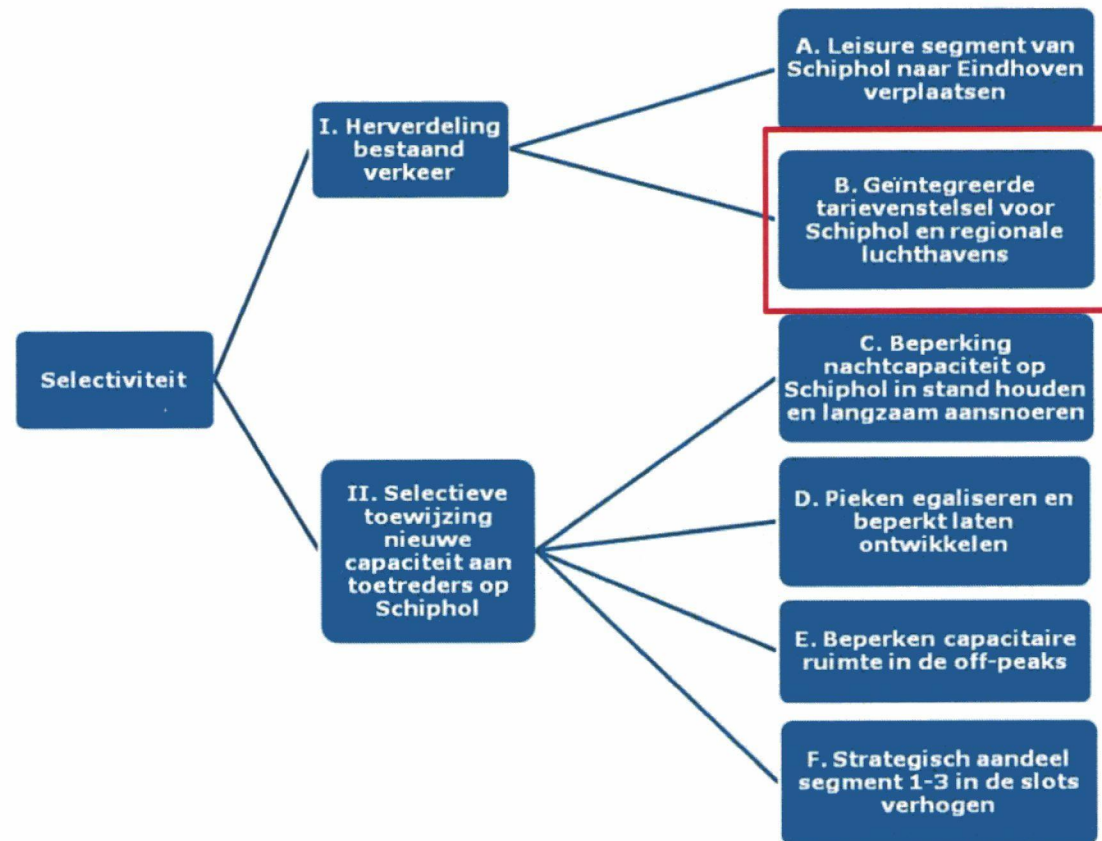


Op basis hiervan:

- Benodigd volume op Eindhoven
- Ingroeimodel: niet direct gehele segment 5 weg van Schiphol of direct alle ruimte op regionale velden scheppen
- De netwerkcarrier en partners moeten de vrijkomende slots op Schiphol voor 80% op kunnen vullen om het vrijvallen van deze slots aan niet-mainportgebonden verkeer te voorkomen
(Dus 80/20 regel niet wijzigen in 90/10, omdat dit een negatieve incentive is voor maatschappijen om delen van hun operatie te verplaatsen naar regionale velden)



B. Geïntegreerde tarievenstelsel voor Schiphol en de regionale luchthavens Eindhoven, Rotterdam en Lelystad





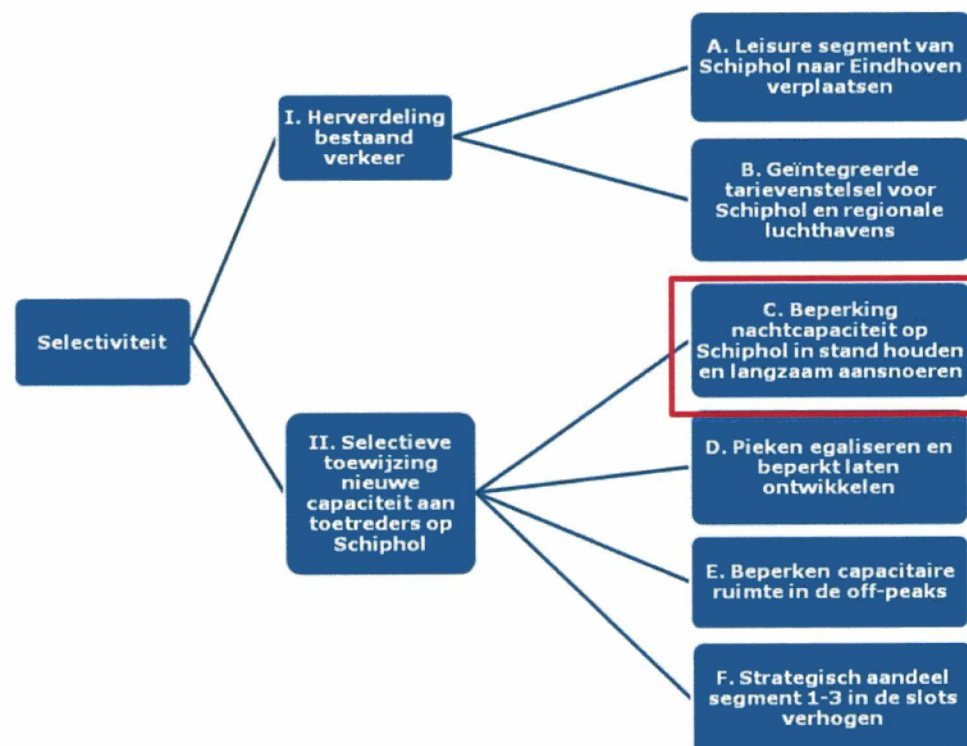
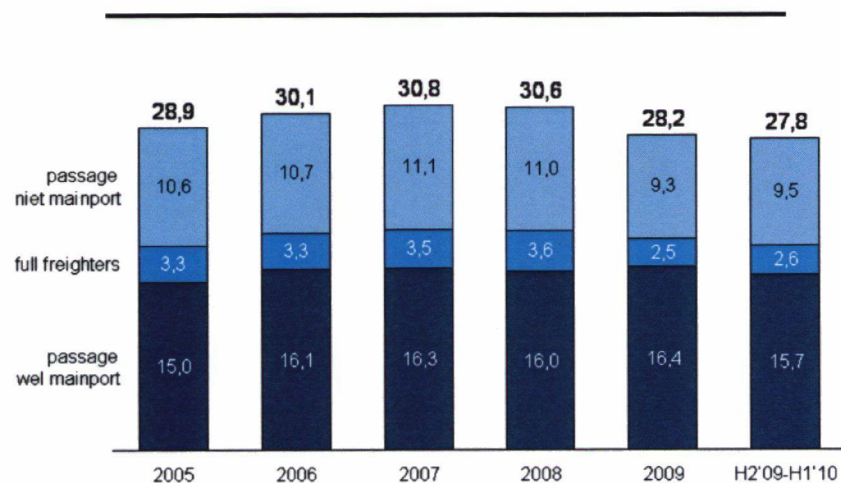
Schiphol kan overwegen om gezamenlijke tarifiering in te voeren:

- Spelen met de capaciteit door tarifiering;
- Dit kan omdat Schiphol Groep in NV is: daarom één tariefstelsel voor Schiphol+EA+LA+RA;
- Hiervoor dus geen ingewikkelde constructies noodzakelijk op basis van Europese richtlijnen voor luchthavensysteem of luchthavennetwerk;
- Tarieven op Eindhoven zijn nu op basis van staffels: bij een gezamenlijk tariefsysteem met Schiphol kan dit aangepast worden en is dat niet langer nadelig voor carriers die hun operatie verplaatsen van Schiphol naar EA;
- Voldoet dan aan uitgangspunt van marktgedreven.

- Check: Richtlijn voor luchthavensysteem en luchthavennetwerk
- Schiphol heeft hierover advies gevraagd aan de Brauw

C. Beperking nachtcapaciteit op Schiphol in stand houden

Feitelijke ontwikkeling VTB's in de nacht (23u – 7u)





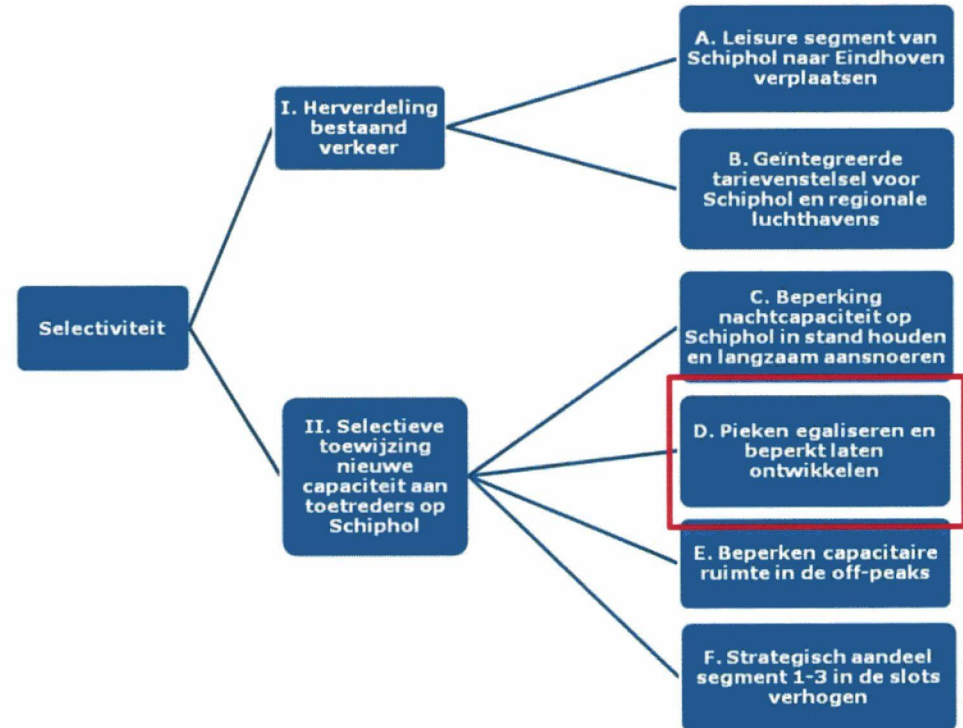
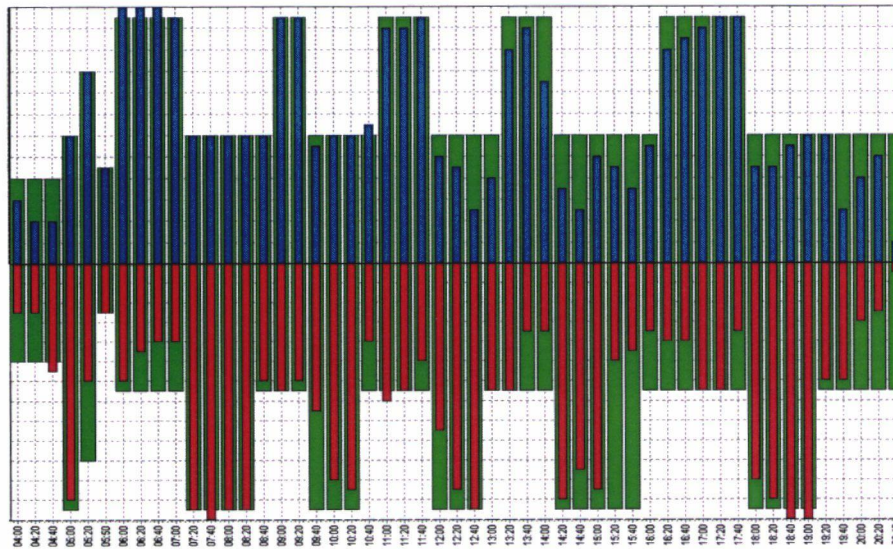
- Aldersadvies Eindhoven: "Openingstijden van 7-23 uur en uitzonderingsbepaling van 4 slots in het luchthavenbesluit Eindhoven opnemen" (garageregeling)
- Convenant selectiviteit: "Een pakket aan stimuleringsmaatregelen en operationele restricties, waardoor het voor niet-mainportgebonden verkeer dat vanaf Schiphol opereert aantrekkelijk wordt om gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit"
- Differentiëren naar tijdstip in de nacht (afhankelijk wanneer er niet-mainportgebonden verkeer zit)
 - Mogelijkheid e.g. nachtsluiting 1-5 uur?
 - Alternatief: beprijzen nachtcapaciteit op moment dat segment 4 en 5 er zit
- Eindhoven en Schiphol: de nacht verdelen over de twee luchthavens (32.000 slots verdelen over de nachtelijke uren) + afspraak geleidelijke terugdringing in de tijd
(PM we weten nog niet of deze opties mogelijk zijn, moet nader verkend worden)



D. Pieken egaliseren en beperkt laten ontwikkelen

Slotuitgifte – dinsdag 9 augustus 2010

VTB's





Strategie piekuurcapaciteit:

- Mee ademen van de piekuurcapaciteit met de behoefte van de mainportontwikkeling;
- De hub-operatie vraagt om piekuurcapaciteit, andere carriers vragen om capaciteit;
- Dit betekent piekuurcapaciteit pas verhogen wanneer er behoefte vanuit mainportverkeer hiernaar is (groeiscenario);
- Maar ook dat in een krimpscenario er geen ruimte vrijkomt voor niet-mainportgebonden verkeer en pieken weer vullen met niet-mainportgebonden verkeer (daarom handhaven 80/20 regel van belang als buffer voor het mainportgebonden verkeer).



- Met de capaciteitsdeclaratie rekening houden met de mainportbehoefte (dynamisch)
- Randvoorwaarde:

Capaciteitsdeclaratie door Schiphol, LVNL én de airlines

Daarnaast eerst strategie op de vullingsgraad:

- Eerst de vullingsgraad verhogen en pas daarna de piekuurcapaciteit in de capaciteitsdeclaratie verhogen;
- Zeker niet gaan differentiëren in de capaciteit van de verschillende pieken (bijv. door de eerste piek op te hogen).



- Beperking specifieke slots op beperkte dagen in beperkt aantal maanden:
 - Om hoeveel gaat het?
 - Wanneer?
 - In wiens handen precies?

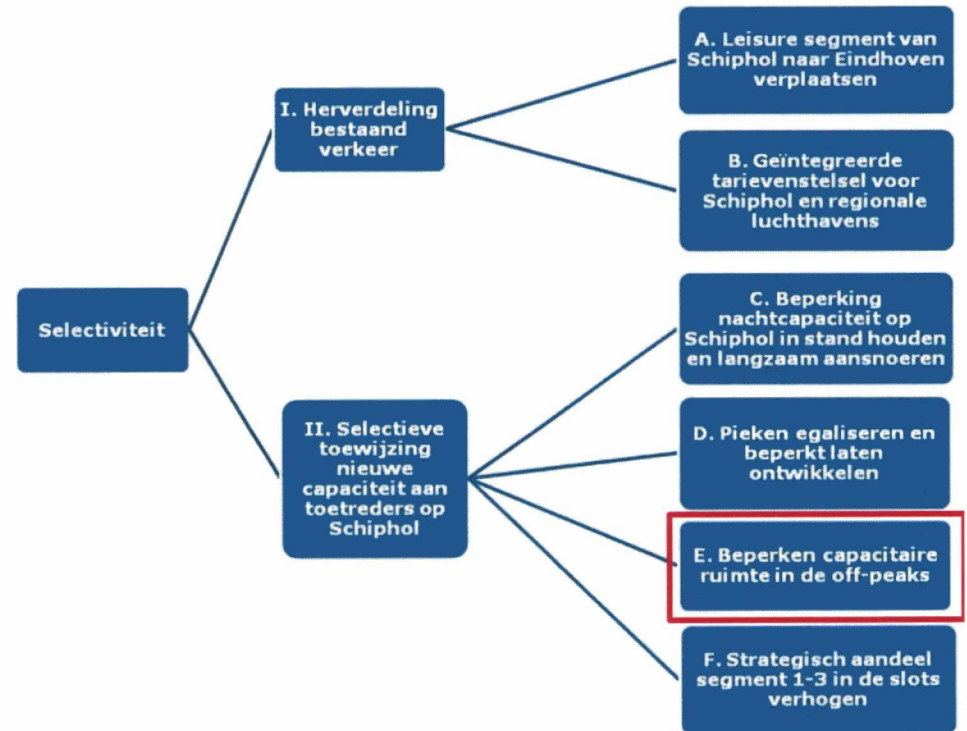
Gaat hier om charters in de eerste piek op dinsdagmorgen tijdens twee zomermaanden?!

Kunnen we dat beperken door definitie van serie slots?
Of met prijsmechanisme?



E. Beperken capacitaire ruimte in de off-peaks

De OSO (airlines, luchtvaart maatschappijen en LVNL) bepalen de verdeling van de capaciteit over de pieken en dalen





- Wanneer de dalen gevuld worden met nieuwe toetreders, moet er een check gedaan worden met de hinderbeperkende maatregelen
→ Beperkt dit CDA experimenten in de dalen?

- Twee benaderingswijzen:
 1. De mogelijkheden van het kunnen inpassen van CDA's hangt af van de actuele dienstregeling (zo gaat het nu bij idle reverse en M17);

 2. Je maakt afspraken over CDA's en betreft deze vervolgens in je capaciteitsdeclaratie. Dit heeft enerzijds als effect dat de maatregel altijd past en anderzijds heeft het een selectieve werking omdat het der ruimte buiten de pieken beperkt.
(Deze tweede benaderingswijze wordt nader uitgewerkt om dit mogelijk toe te passen)



Mogelijke instrumenten t.b.v .selectiviteit in de pieken en dalen:

- Nadat de LCC uit de eerste piek weg is een local rule introduceren
- NB: Dit zou ook voor een krimpscenario gelden. Wanneer de tijden minder goed zijn en er komt ruimte vrij op Schiphol moet de piekruurcapaciteit niet gevuld worden met niet-mainportgebonden verkeer. Het systeem moet mee ademen met de behoefte van de mainport!
- Local rule om mainportgebonden verkeer voorrang te geven op Schiphol met de nieuw vrij te geven slots



- Verruiming mogelijkheden prioritering mainportgebonden verkeer (EU)
 - Herzien Slotverordening vindt deze zomer plaats;
 - Het differentiëren van verkeer is met de Europese regelgeving niet mogelijk (PM advies Pablo);
 - Voor de groei van de mainport van belang niet alles over één kam te scheren;
 - Echter het verhogen van de regel voor historische slots van 80/20 naar 90/10 draagt niet bij aan het mainportverkeer;
 - De gedachte hierachter is dat op deze wijze niet-mainportgebonden verkeer moeite heeft om historische slots te behouden en dat de capaciteit beter benut wordt;



- Echter, dit is in tijden van groei. Wanneer er tegenslagen zijn in de sector (specifiek nationaal en niet Europees) zal dit een negatief effect hebben op mainport verkeer, geen flexibiliteit om slots te behouden en dus niet dynamisch;
- Verder ook een negatief incentive om segment 5 te verplaatsen, omdat er dan nieuwe slots op Schiphol opgevuld moeten worden en dit is moeilijker met een 90/10 regel dan 80/20;
- Tot slot beperkt het de strategie om strategisch om te gaan met het aantal slots in segment 1-3.



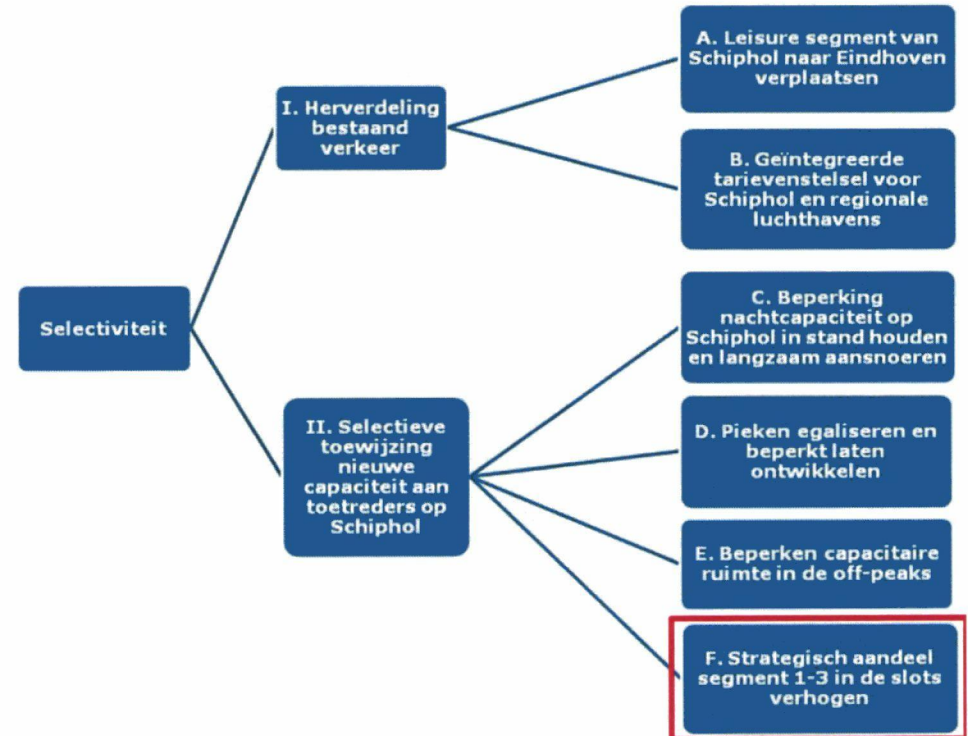
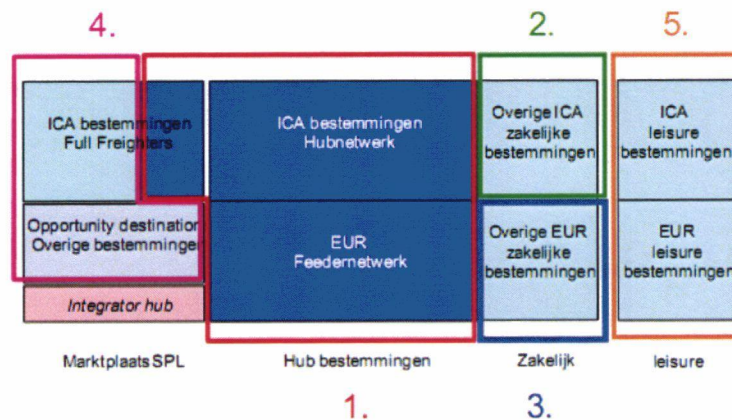
- Piekbonus/malus in tarifiering (tijdelijk):
Hoger tarief voor de eerste piek in combinatie met lager tarief in andere pieken, tariefdifferentiatie (om leisure uit de eerste piek te prijzen)
- Dalen vullen met historische slots, als tegelijk met privaatrechtelijke contracten (tussen airlines) afgesproken wordt dat die na # jaren vrij worden gegeven voor mainportgebonden verkeer

(PM Het gaat hier om twee mogelijke instrumenten die nader uitgezocht moeten worden de komende weken, we weten nog niet of dit kan)



F. Aandeel segment 1-3 in de **slots** verhogen

Strategisch aandeel segment 1+2+3 in de slots verhogen, zodat feitelijk gebruik van de slots daalt van ongeveer 90% naar de richting van minimaal 80%





- Er wordt nu door KLM en partners rond de 90% gebruik gemaakt van de toegedeelde slots. In de nacht en vroege ochtend ongeveer 100% en op de dag rond de 90%
- Zijn er mogelijkheden/instrumenten om meer slots te verkrijgen en dan 80% te gebruiken (voor historische rechten), en zo dus een grotere strategische buffer op te bouwen?



Aanpak Schiphol en IenM voor het 5-jarenplan

- Gezamenlijk projectteam
- Vijfjarenplan opstellen met een doorkijk naar 2020 waarin de voorgaande strategie geoperationaliseerd wordt (**deadline 1 juni 2011!**)

30-05-2011

**Plan van aanpak 5-jarenplan behoud en versterking mainportfunctie en
netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol**

Overleg maandag 30 mei 2011

Ad Rutten, Pieter Elbers, Jeroen Fukken

Agenda:

1. Presentatie aan de Alderstafel 1 juni; welke slides worden gepresenteerd met welke inhoud?
2. Tijdspad selectiviteit en communicatie; wat wordt het plan na de Alderstafel, gezien het AO en de toezegging aan de TK?
3. Notitie Schiphol en timing
4. Alderstafel 7 september; wordt deze eerst nog geconsulteerd met een definitief 5-jarenplan om vervolgens het naar de TK te sturen?
5. Wat nog verder uitstaat en uitgezocht moet worden om de notitie en onze brief aan de TK af te ronden;
6. WVTK

Bijlage:

- Concept notitie Schiphol Group selectiviteit
- Voorstel presentatie Alderstafel

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

Alderstafel Schiphol 1 juni 2011

Inhoudsopgave 5-jarenplan

1. Aanleiding en afspraken selectiviteitbeleid
2. Doelstelling selectiviteitbeleid
3. Uitgangspunten
4. Operationele uitwerking 5-jarenplan per speerpunt
5. Overzicht van instrumenten
6. Overzicht planning en invulling 5-jarenplan
7. Conclusies en aanbevelingen

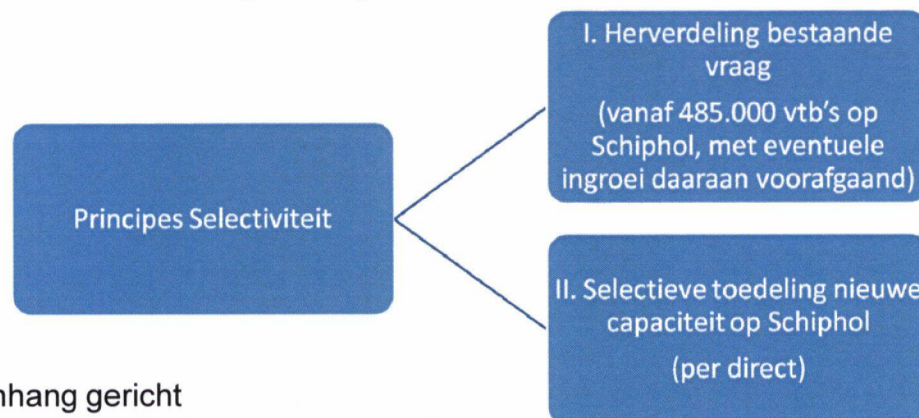
1. Aanleiding en afspraken selectiviteitbeleid

- Aldersakkoord: afspraken over capaciteit op Schiphol en over selectiviteit als oplossing bij schaarste: Bij schaarste op Schiphol dient niet-mainportgebonden verkeer geacommodeerd te kunnen worden op regionale luchthavens (in eerste instantie Eindhoven en Lelystad).
- In het convenant “Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol” zijn tussen het Rijk en Schiphol nadere afspraken gemaakt over het in te zetten stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit van de luchthaven Schiphol.
- Toezegging behandeling Luchtvaartnota 7 februari 2011: “Vóór het zomerreces 2011 rapporteert lenM aan de Tweede Kamer over de invulling van het selectiviteitsbeleid van Schiphol”.
- Verder is er aan de Alderstafel Schiphol toegezegd om op 1 juni 2011 een presentatie te geven over de voortgang van selectiviteit.
- Uitvoering in de vorm van een gezamenlijk projectteam dat een vijfjarenplan opstelt waarin de afspraken zoals die zijn gemaakt in het kader van het convenant verder worden uitgewerkt.
- Schiphol is verantwoordelijk voor het operationaliseren van het selectiviteitbeleid en het inrichten van een stelsel van samenwerkende luchthavens

2 & 3. Doelstelling en uitgangspunten

Doelstelling

- Behoud en versterking van de mainportfunctie en de netwerkkwaliteit, zoals die vanaf Schiphol wordt geleverd; mainportgebonden verkeer stimuleren op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer op de regionale luchthavens faciliteren.
- Gezamenlijke inzet van stimuleringsmaatregelen en de ontwikkeling van regionale luchthavencapaciteit t.b.v. de uitvoering van het Aldersadvies Schiphol



Uitgangspunten

- I. Integraal beleid: het gehele systeem is in samenhang gericht op de selectieve ontwikkeling.
- II. Dynamisch: in de zin dat het mee kan ademen met de capaciteitsbehoefte van het mainportverkeer.
- III. Marktgedreven: zoveel mogelijk marktgedreven zijn, alleen formeel reguleren waar nodig.
- IV. Voldoen aan de wettelijke kaders (nationale, Europese en internationale)
- V. Per direct starten met selectieve mainportontwikkeling

4. Operationele uitwerking 5-jarenplan per speerpunt

Uitwerken marktvaag-scenario's Schiphol onderverdeeld naar segmenten netwerkvisie:

- i. Beschrijving segmenten
- ii. Ontwikkeling marktvaag tot 2016 met doorkijk naar 2020 per segment en naar piek- en dalcapaciteit Schiphol

Uitwerken aanbodscenario Schiphol:

- i. Piek-en-dal-configuratie als functie van heartbeat ICA
- ii. Ontwikkeling slotdeclaratie/slotallocatie
- iii. Operationeel plan 2011-2016

Uitwerken capaciteitontwikkeling regionale luchthavens:

- i. Ontwikkeling landzijdige en luchtzijdige infrastructuur (timing, omvang & kwaliteit) 2012-2016 met doorkijk naar 2020
- ii. Besluitvormingstrajecten

Uitwerken Stelsel van Samenwerkende luchthavens:

- i. Doelomschrijving
- ii. Omvang: welke luchthavens wel, welke niet en waarom
- iii. Middelen/Toolbox (selectiviteitsknoppen: fysiek, operationeel, financieel en regulering)
- iv. Organisatie/Governance
- v. Timing
- vi. Mededingingsaspecten

5. Overzicht instrumenten		Slotallocatie	Nieuw capaciteit	Piekuurcapaciteit	Tarieven	Operationele restricties	Marketing en acquisitie	Faciliteiten
Herverdeling bestaande vraag	Mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Slots behouden • Slots ruilen • Slotabuse systeem en sancties handhaven • Secondary slottrading 	<ul style="list-style-type: none"> • Slots behouden 	<ul style="list-style-type: none"> • Piekuurcapaciteit pas verhogen wanneer daar behoefte naar is vanuit de hub-operatie • Aanpassingen dienstregelingen hubnetwerk 	<ul style="list-style-type: none"> • Stelsel van samenwerkende luchthavens: Tarief coördinatie zodanig dat de juiste productmarkt combinatie ontstaat per luchthaven 	<ul style="list-style-type: none"> • Coördinatie-team van de verschillende luchthavens onder regie van Schiphol om invulling te geven aan het Airline Marketing beleid en Airline Incentive beleid 	<ul style="list-style-type: none"> • Infra aanpassingen/ investeringen in lijn met de behoeftes vanuit het stelsel van samenwerkende luchthavens • Service differentiëren per luchthaven 	
	Niet-mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Slotabuse systeem en sancties handhaven 	<ul style="list-style-type: none"> • Vrijgekomen nachtslots op Schiphol alloceren aan mainport-gebonden verkeer • Openingstijden EA 7-23 uur en uitzonderingsbepaling (Aldersafpraak) • Nachtsluiting Schiphol 01:00-05:00 	<ul style="list-style-type: none"> • Secondary slottrading 				<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
Selectieve toedeling nieuwe capaciteit	Mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Slots met voorrang uitgeven d.m.v. local guideline en priority rules 	<ul style="list-style-type: none"> • Vrijgekomen nachtslots van niet-mainport-gebonden verkeer op Schiphol filen 	<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 • Afspraken over CDA's en in de capaciteitsdeclaratie opnemen (inclusief een voorwaarde voor de toekomst, zoals mtr. 17) 	<ul style="list-style-type: none"> • Stelsel van samenwerkende luchthavens: Tarief coördinatie zodanig dat de juiste productmarkt combinatie ontstaat per luchthaven • Tarieven differentiëren op bestemmingsniveau (PM de Brauw) 	<ul style="list-style-type: none"> • Coördinatie-team van de verschillende luchthavens onder regie van Schiphol om invulling te geven aan het Airline Marketing beleid en Airline Incentive beleid 	<ul style="list-style-type: none"> • Infra aanpassingen/ investeringen in lijn met de behoeftes vanuit het stelsel van samenwerkende luchthavens • Service differentiëren per luchthaven 	
	Niet-mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • D.m.v. local guideline en priority rules ontmoedigen 	<ul style="list-style-type: none"> • Openingstijden EA 7-23 uur en uitzonderingsbepaling (Aldersafpraak) • Nachtsluiting Schiphol 01:00-05:00 					<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
Algemeen		<ul style="list-style-type: none"> • Slotcoördinatie • 80/20 regel hanteren voor historische slotrechten 	<ul style="list-style-type: none"> • Beperking in de nacht handhaven (32.000) 			<ul style="list-style-type: none"> • Preferential runway use 		6

6. Concept planning en invulling 5-jarenplan Schiphol

- **2011 - 2012:**
 - In procedure brengen regionale Alderstafel afspraken
 - Aanpassing operationele restricties (lawaaige toestellen) in Schipholregels en publicatie in AIP
 - Uitwerken gebruiksprognose AAS 2012-2016
 - Opzetten coördinatie team Airline Marketing en Capaciteitplanning i.h.k.v. stelsel van samenwerkende luchthavens
 - Uitwerken mogelijke local guidelines voor slotallocatie
- **2012 – 2013**
 - Verdere aanscherping operationele restricties (o.a. gebruik PRNAV) in Schipholregels en publicatie in AIP
 - Coördinatieteam stelsel samenwerkende luchthavens operationeel
 - Invoering local guidelines
 - Transitieplan niet-mainportgebonden verkeer
- **2013 – 2014**
 - Luchthavenbesluiten n.a.v. uitvoering regionale Alderstafel afspraken
 - Uitvoering transitieplan
- **2014 – 2015**
 - Start stapsgewijs verhogen piekuurcapaciteit naar 114-116 in 2020
 - In procedure brengen fase 2 Aldersafpraak Eindhoven
- **2015 – 2016**
 - Stapsgewijs verhogen piekuurcapaciteit
 - In procedure brengen regionale Aldersafspraken Lelystad

Vervolg

Status update:

- Wat er nog komt:
 - Verdere concrete invulling stelsel van samenwerkende luchthavens
 - Capaciteitsknelpunten en luchtruimvisie
 - Concrete invulling selectiviteitsmaatregelen uit de matrix en eventuele aanvullingen
 - Concrete invulling 5 jarenplan
- Consultatie luchtvaartmaatschappijen, regionale luchthavens, slotcoördinator voor het definitief 5-jarenplan
- Voor de zomer de Tweede Kamer informeren over voortgang
- Alderstafel 7 september 2011: consultatie definitief 5-jarenplan met doorkijk naar 2020
- 5-jarenplan selectiviteit naar de Tweede Kamer sturen

20-06-2011

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

Overleg donderdag 3 maart 2011

Vorbereiding:



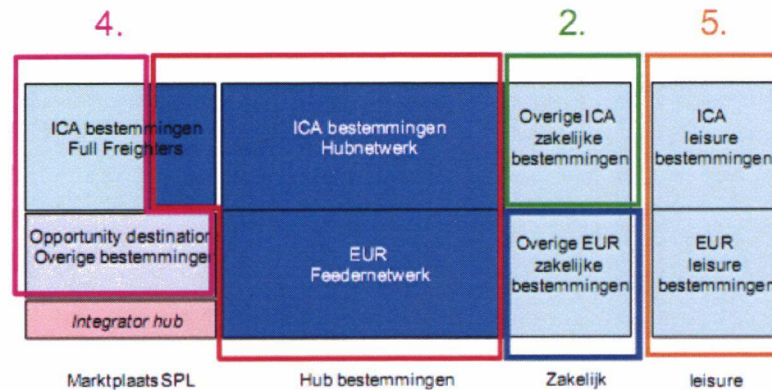
Agenda

Agenda:

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

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

Schiphol and KLM hebben gezamenlijk netwerkvisie geformuleerd



Segmenten:

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

Bron: Netwerkvisie AAS & KLM, 11/2007

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

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

Schiphol en I&M verantwoordelijk voor uitvoeren van het selectiviteitsbeleid

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

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

Ons 'huiswerk' (operationaliseren van deze afspraken)

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

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

Acties

▪ Samenstelling & governance projectteam

▪ *Projectteam*

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

▪ *Stuurgroep:*

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

▪ TOR projectteam:

▪ *Scope:*

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

Stap 2: Uitwerken 'speerpunten' 5 jarenplan

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

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

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

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

Nadere uitwerking speerpunt 2: Uitwerken aanbodscenario Schiphol

- ***Piek-en-dal-configuratie als functie van heartbeat ICA***
 - Uitwerken optimale piek uurconfiguratie voor netwerkontwikkeling.

- ***Ontwikkeling landzijdige en luchtzijdige infrastructuur (timing, omvang & kwaliteit)***
 - Uitwerken van het MASTERPLAN Centrum.

- ***Investeringsplan 2011-2016***
 - Uitwerken investeringsplan Masterplan Centrum inclusief fasering.

- ***Operationeel plan 2011-2016***
 - Uitwerken van vijfjaren gebruiksprognose op basis van capaciteitsbehoefte binnen kader van NNHS.

Nadere uitwerking speerpunt 3: Uitwerken capaciteitontwikkeling regionale luchthavens

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

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

2. Timing:

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

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

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

Hoe kunnen we hier een juiste invulling aan geven?

Besluitvormingstrajecten:

Eindhoven:

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

Lelystad:

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

Nadere uitwerking speerpunt 4: Toolbox stelsel samenwerkende luchthavens

1. Welke mogelijkheden bieden nieuwe ontwikkelingen?

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

2. Welke mogelijkheid biedt capaciteitsdeclaratie gekoppeld aan NNHS?

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

3. Welke mogelijkheden biedt Slotallocatie?

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

4. Welke mogelijkheden zijn er op financieel gebied?

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

5. Welke mogelijkheden biedt Regulering?

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

Planning

Planning:

- Vóór het zomerreces 2011 rapporteert I&M aan de Tweede Kamer over de invulling van het selectiviteitsbeleid van Schiphol.
- Dit betekent dat uiterlijk vóór 1 juni 2011 het 5-jarenplan gereed moet zijn om vervolgens het aan de Alderstafel van 1 juni te kunnen presenteren.
- Hierna zal het voor het zomerreces door I&M naar de TK worden gestuurd.

Hoe wordt dit concreet opgepakt:

- Schiphol en IenM zijn reeds gestart met de uitwerking van het plan van aanpak 5-jarenplan “behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit Schiphol”. In het kader hiervan is een Stuurgroep opgericht Schiphol en I&M (Jeroen Fukken en Ad Rutten).
- De Stuurgroep bewaakt de voortgang van het 5-jarenplan. Tot 1 juni zal de Stuurgroep twee keer per maand hierover overleg hebben.
- Binnen Schiphol en binnen IenM is een werkgroep aan de slag met de uitwerking. Twee keer per maand is er gezamenlijk overleg met vertegenwoordigers uit beide werkgroepen.

- *3 maart: uitwerking PvA in stuurgroep t.b.v. Alderstafel*
- *16 maart: voortgang speerpunten in stuurgroep*
- *4 april: voortgang speerpunten in stuurgroep*
- *26 april: voortgang speerpunten in stuurgroep*
- *19 mei: eerste concept 5-jarenplan in stuurgroep*
- *30 mei: definitief 5-jarenplan in stuurgroep*
- *1 juni: presentatie 5-jarenplan aan de Alderstafel*
- *20 juni: vervolg proces n.a.v Alderstafel*
- *I&M vóór zomerreces / 1 juli naar TK 5-jarenplan versturen*

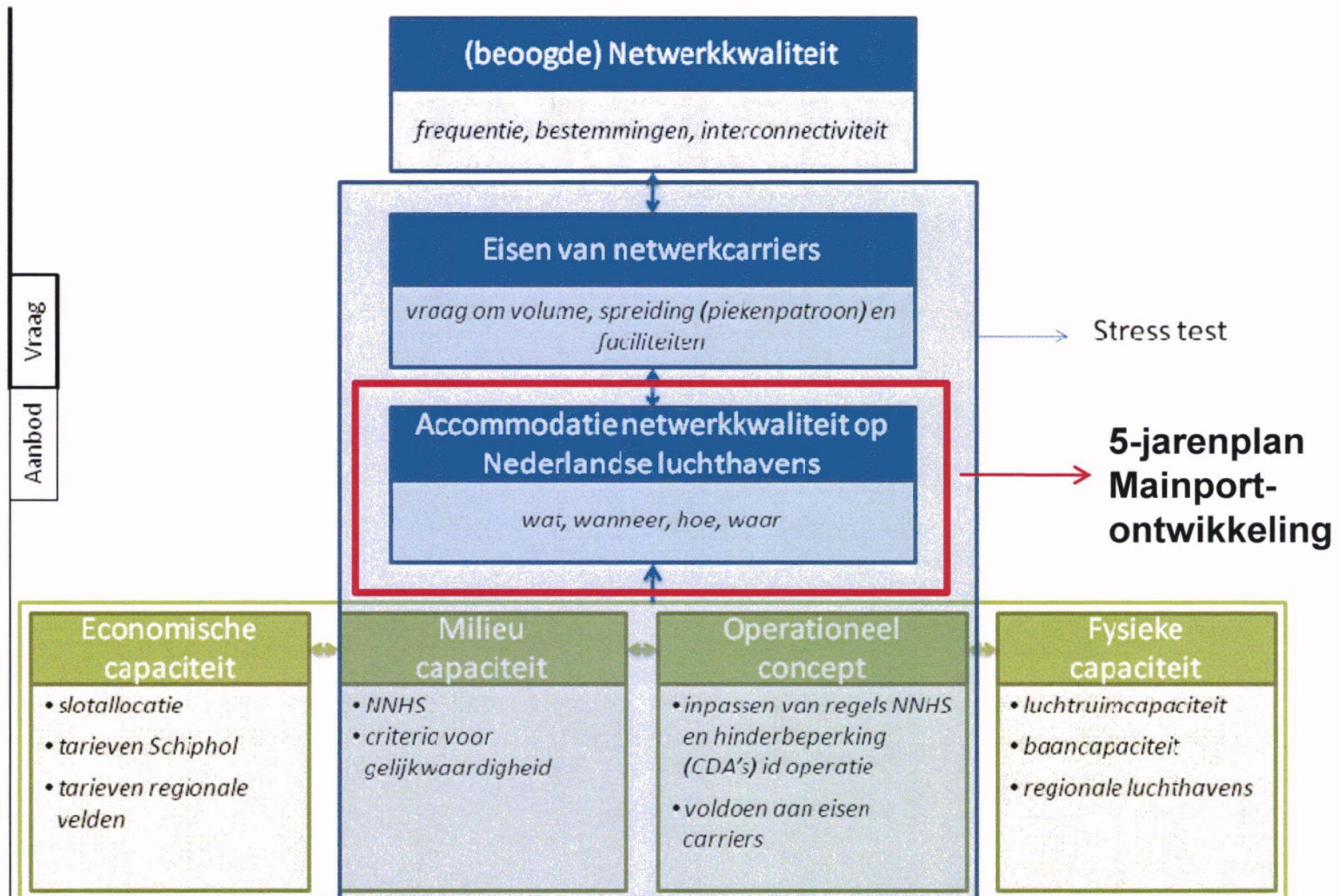


Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Mainportontwikkeling Schiphol

Overleg I&M – Schiphol

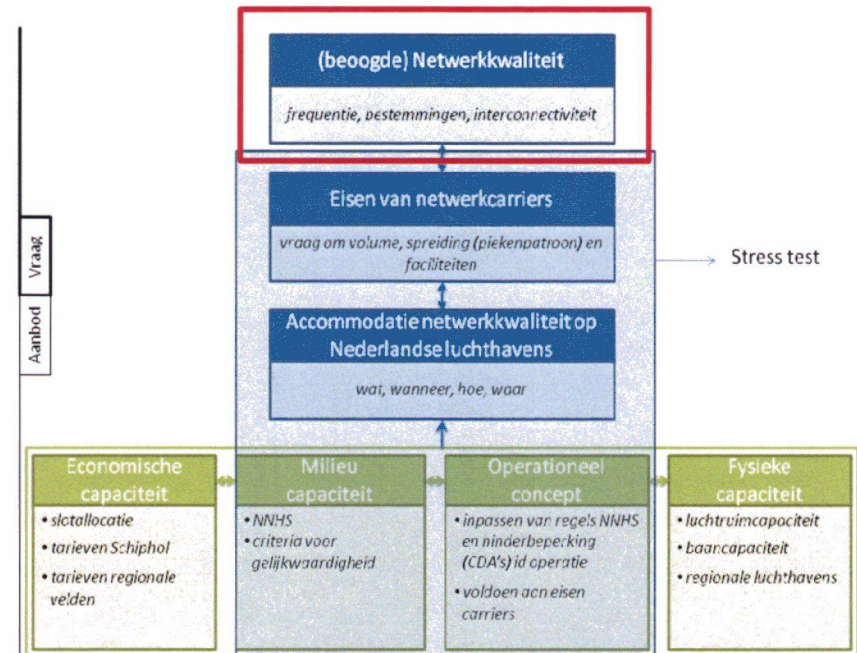
21 november 2013





Vraag

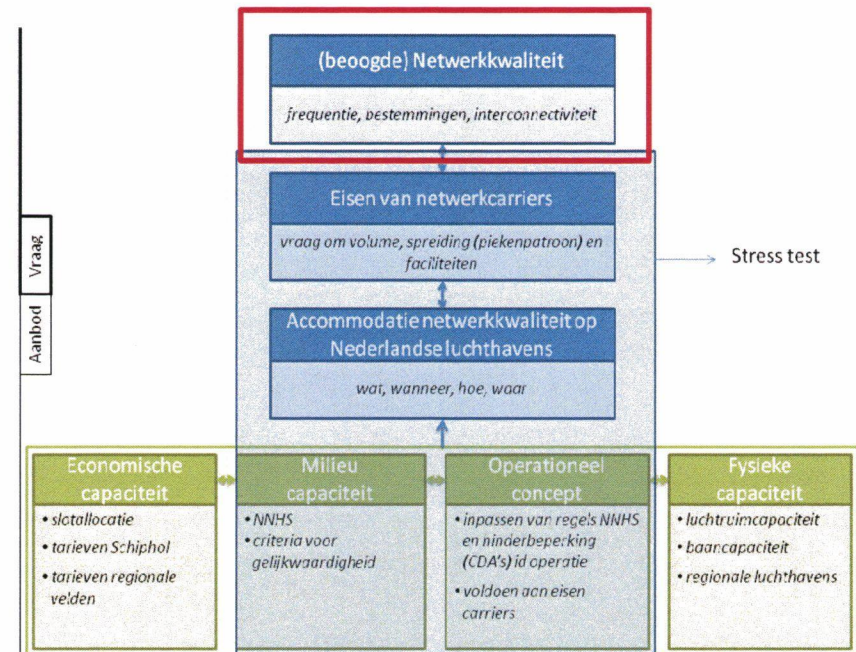
- **Netwerkkwaliteit**
 - Nu: beschrijving huidige situatie
 - Straks: verwachte marktontwikkeling zonder restricties (per segment)
- Uitwerking:
Schiphol i.s.m KLM





Vraag

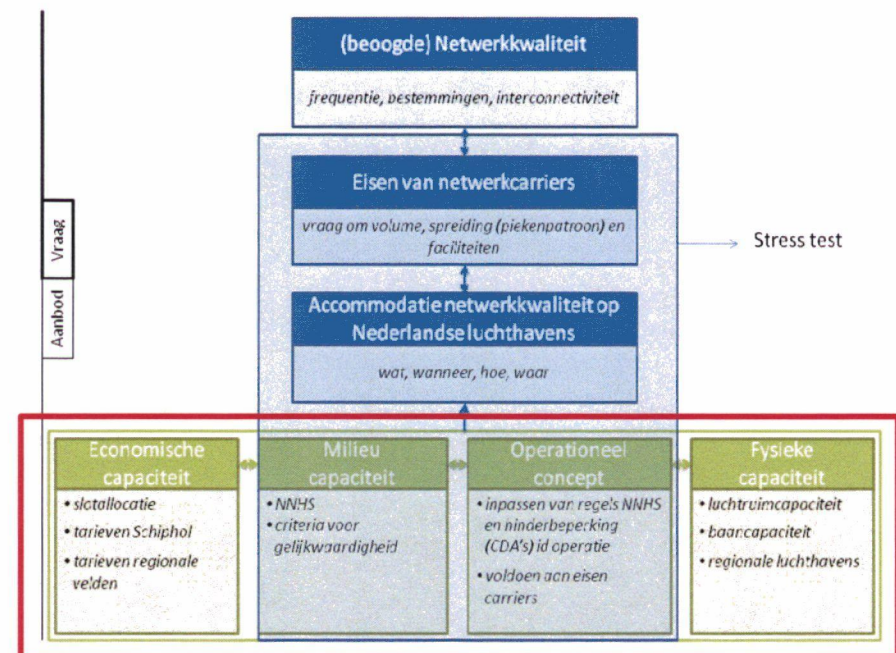
- **Beoogde netwerkqualiteit**
 - Aldersafspraken
 - Luchtvaartnota:
 - Top 5 van Europa
 - Direct verbonden met de belangrijkste economische centra in de wereld
 - Sleutelbestemmingen AF/KLM
- Uitwerking: DGLM en KLM





Aanbod

- Er is schaarste en er zijn nu én straks restricties. Het gaat hier om de volgende aspecten (niet uitputtend):
 - Economische capaciteit
 - Milieu capaciteit
 - Operationeel concept
 - Fysieke capaciteit
- De ontwikkeling is altijd **selectief**



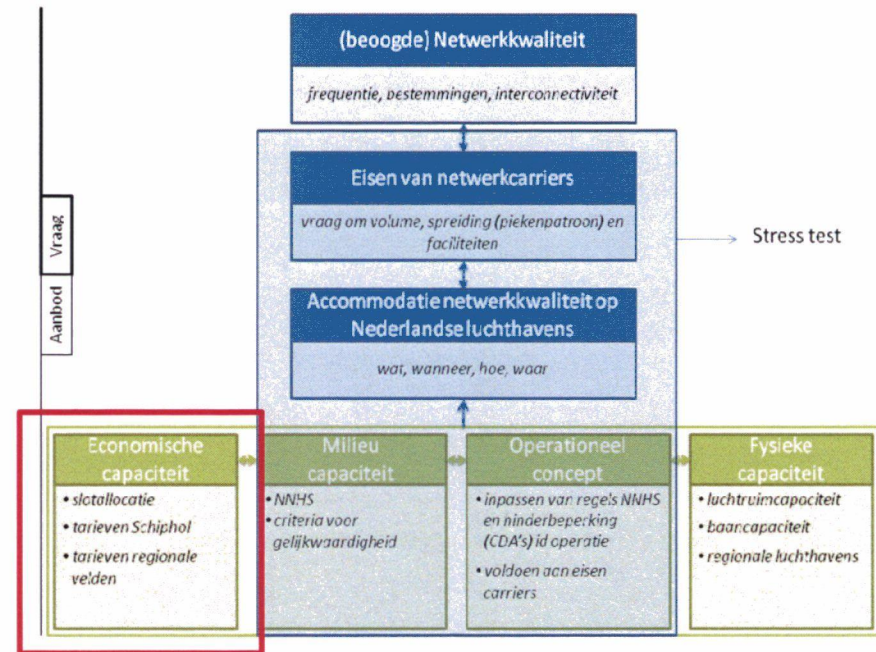


Aanbod

- **Economische capaciteit**
 - Werking slotuitgifte
 - Tarievenstructuur Schiphol
 - Acquisitiebeleid

Situatie nu én welke invloed hebben deze onderdelen op netwerkqualiteit?

→ Uitwerking: Schiphol





Aanbod

- **Milieu capaciteit**
 - NNHS
 - Criteria voor gelijkwaardigheid

Situatie nu én welke invloed hebben deze onderdelen op netwerkqualiteit?

→ Uitwerking: DGLM

