

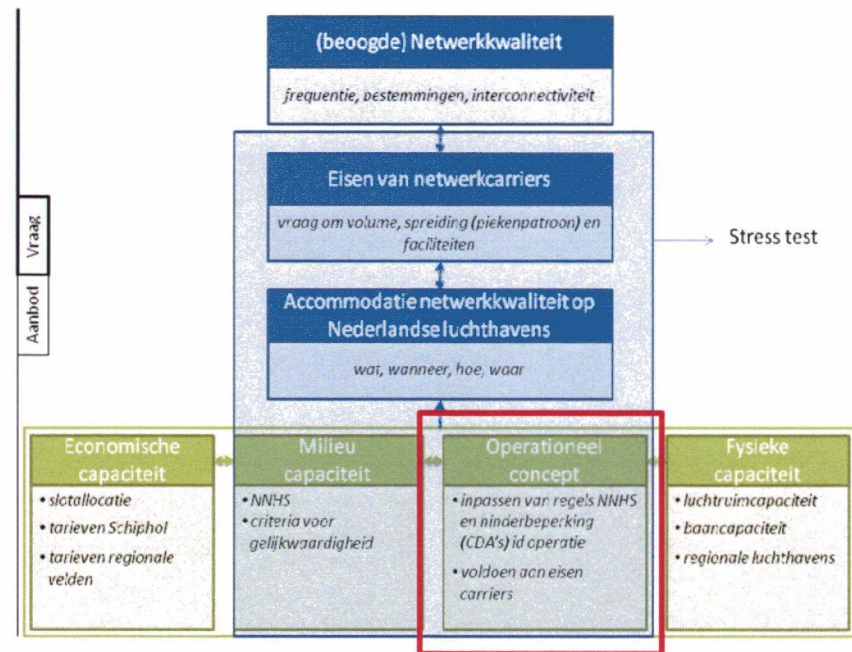


Aanbod

- **Operationeel concept**
 - Inpassen van regels van NNHS en hinderbeperking
 - Wensen netwerkcarriers

Situatie nu én welke invloed hebben deze onderdelen op netwerkqualiteit?

→ Uitwerking: gezamenlijk



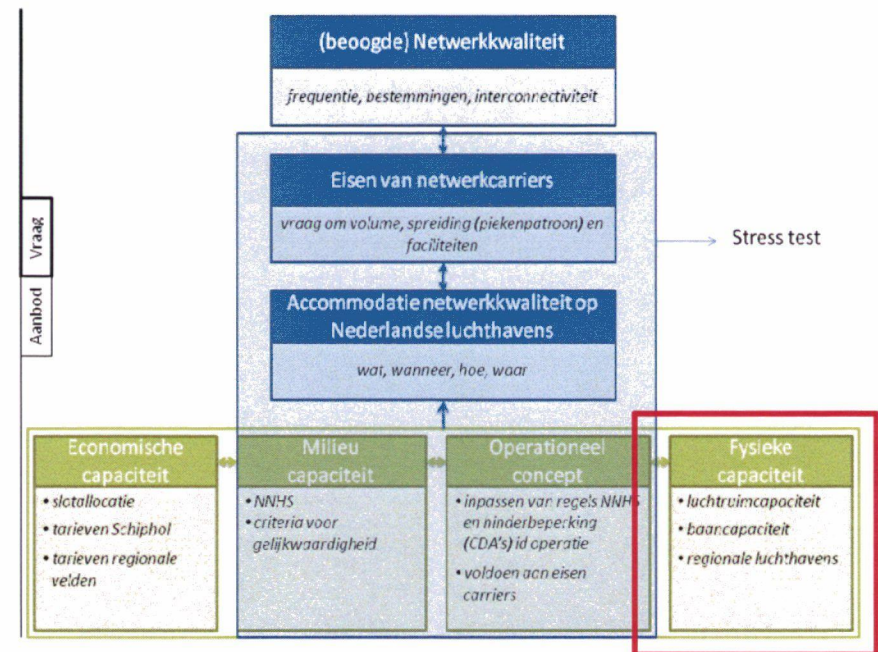


Aanbod

- **Fysieke capaciteit**
 - Luchtruimcapaciteit
 - Baan capaciteit
 - Regionale luchthavens

Situatie nu én welke invloed hebben deze onderdelen op netwerk kwaliteit

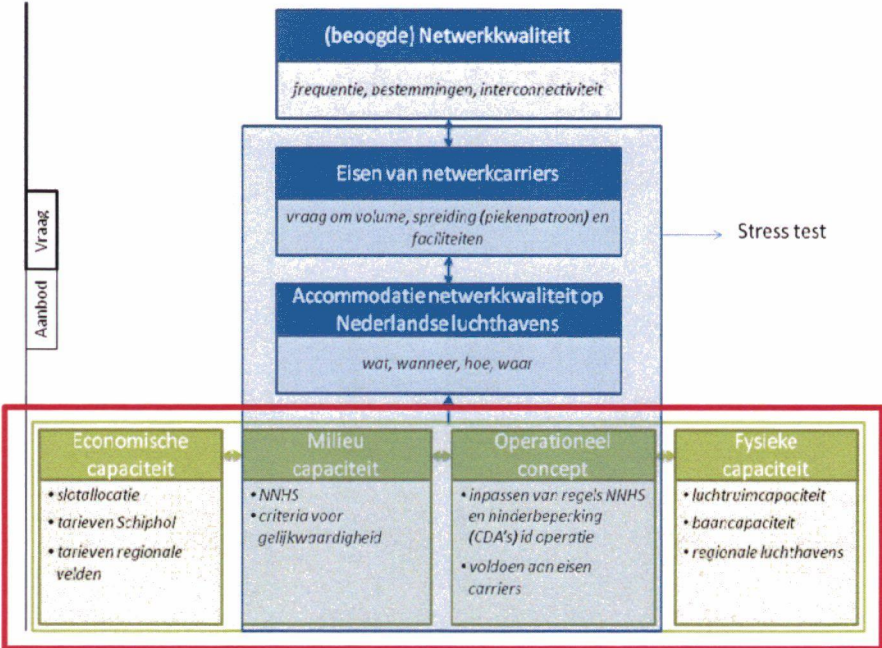
→ Uitwerking: DGLM / LVNL





Aanbod - Samenhang

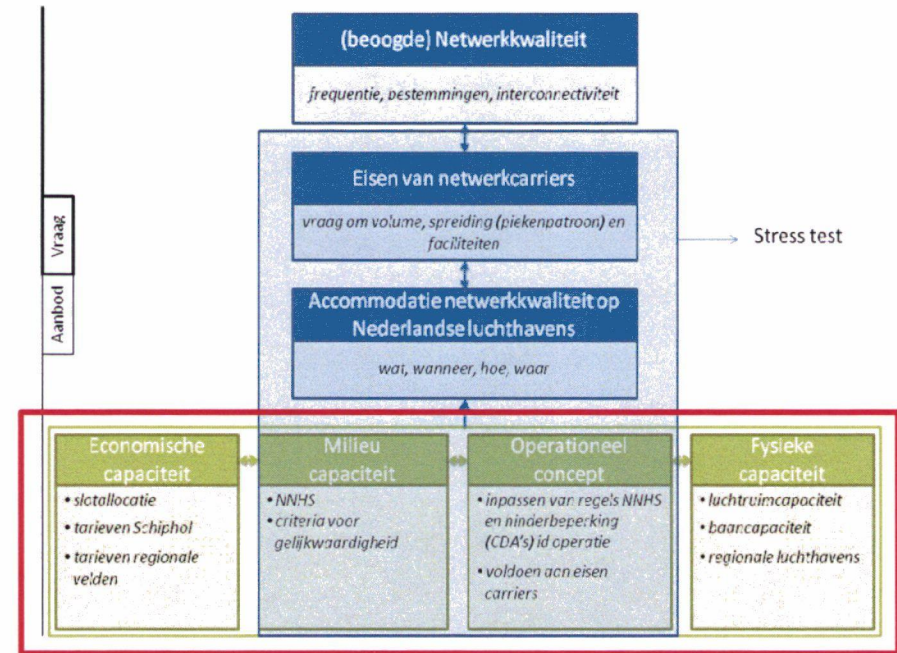
- Nu:
 - Hoe ziet de samenhang van de verschillende aspecten eruit ?
 - Hoe beïnvloeden deze elkaar?





Aanbod - Samenhang

- Straks:
 - Wat zijn de vrijheidsgraden/ keuzemogelijkheden per aspect?
 - Hoe optimaliseren we samen deze aspecten t.b.v. netwerkqualiteit?
- Scenario's





Scenario's

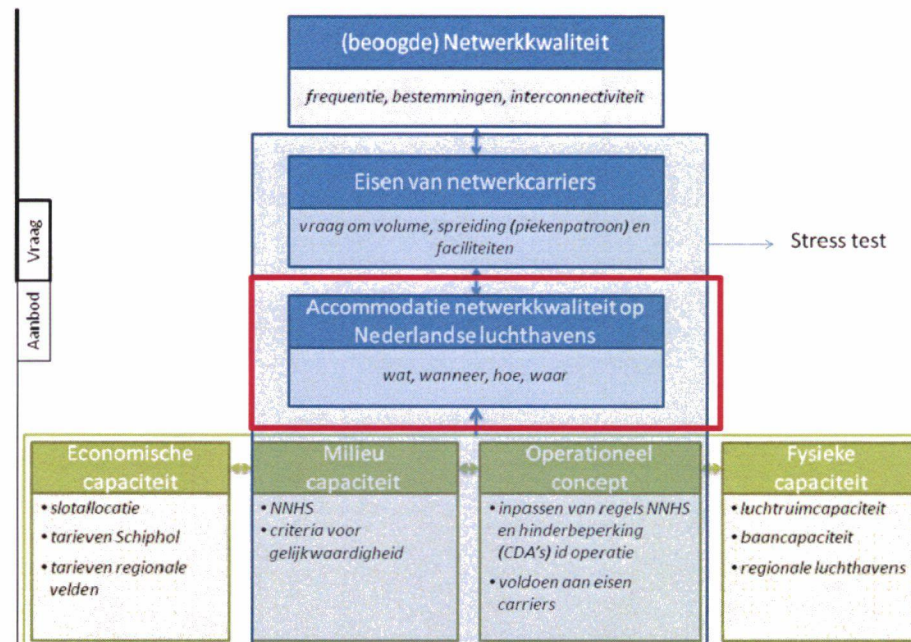
- Scenario's opbouwen door in samenhang keuzes te maken
- Scenario's toetsen aan afwegingskader netwerkkwaliteit (incl. acceptatie omgeving en politiek)



5-jarenplan

- Uitkomst vertalen in 5-jarenplan:

Accommoderen netwerkqualiteit op Nederlandse luchthavens



Opzet uitwerking 5-jarenplan mainportontwikkeling Schiphol - discussienotitie

Tijdens het overleg van 3 december is afgesproken dat AAS met KLM gaat praten over 5 jarenplan/mijlpalen voor groei/marktprognoses. Op basis van robuuste prognoses moet dan een vijfjarenplan (mijlpalen voor groei plan) worden opgesteld. Dit plan moet leiden tot enerzijds afspraken tussen I&M - AAS als convenantpartners en anderzijds AAS - KLM. Er is ook afgesproken welke aspecten in het plan in samenhang met elkaar aan de orde zouden moeten komen.

Voorstel is om op korte termijn een werkgroep DGLM-Schiphol-KLM in te stellen om het 5-jarenplan op te stellen en de onderliggende vragen uit te werken. Op 14 februari vindt het volgende overleg tussen Jeroen Fukken en Ad Rutten plaats over het convenant. Op 3 maart is de volgende Alderstafel waar verslag moet worden gedaan over de voortgang ten aanzien van het op te stellen 5-jarenplan.

Hieronder wordt kort aangegeven welke zaken nadere uitwerking vragen. Dit is gebaseerd op de eerder overeengekomen opzet voor het 5-jarenplan.

1. Inleiding

In de afgelopen maanden is gebleken dat zaken als hinderbeperking, stimuleren mainportgebonden verkeer en het nieuwe normen en handhavingstelsel niet los van elkaar kunnen worden gezien. Het schema in de bijlage poogt dit uit te beelden. Van belang is om in de komende periode een gezamenlijk inzicht te krijgen in de samenhang tussen de verschillende blokken. Dit zodat duidelijk wordt hoe een besluit in het ene blok een besluit in het andere blok beïnvloedt.

Uitwerken samenhang netwerkqualiteit – mogelijkheden tot accommoderen op Schiphol en elders – operationeel concept Schiphol irt slotuitgifte, stelsel en hinderbeperking, zie bijlage.

Vragen die hierbij aan de orde komen zijn onder meer:

- Hoe ziet het huidige operationeel concept eruit; welke piekcapaciteit wordt er geboden en met welke punctualiteit. In hoeverre sluit dit aan op de (toekomstige) eisen van de netwerkooperatie?
- Hoe komt de slotuitgifte (capaciteitsdeclaratie) tot stand en wat is de relatie met het operationeel concept/piekcapaciteit. Wat zijn hierbij de verschillen tussen het huidige en het nieuwe stelsel?
- Welke eisen stelt de invoering van bijvoorbeeld CDA's aan de operatie en dan specifiek aan het verloop van de pieken en benodigde fire brakes?

2. Verwachte ontwikkeling van het luchtverkeer in Nederland

Het gaat om de verwachte ontwikkeling per segment. Hierbij kunnen verschillende scenario's worden geschetst. Eerste bespreking van de prognose heeft op 13 januari plaatsgevonden.

Vragen die hierbij aan de orde komen zijn:

- Welke marktontwikkelingen zien we; bestemmingen, type vliegtuigen (groot of klein), frequenties?
- Hoe verhouden de verschillende segmenten (1-5) zich tot elkaar en welke trends zijn hierin zichtbaar?
- Welke externe ontwikkelingen zijn van belang (ETS, vliegtax Duitsland, opkomende economieën, etc.). Welke aannames zijn hier in de laatste prognose van Alders voor gedaan? Welke mogelijke scenario's kunnen hierbij worden onderscheiden.
- Wat is het effect van de externe ontwikkelingen op de verwachte markt vraag?
- Wat is een reële toekomstverwachting voor beleidsvorming (inclusief bandbreedte)?

3. **Capaciteitsontwikkeling op Schiphol en op de regionale luchthavens.**
4. **Planning van vrijgave capaciteit (door overheid) om verplaatsing niet-mainportgebonden verkeer naar regionale luchthavens te faciliteren waarbij ook de luchtzijdige problematiek van Lelystad onder ogen wordt gezien qua mogelijkheden en beperkingen in de tijd.**

Capaciteitsontwikkeling is primair gebonden aan de milieucapaciteit die na het doorlopen van de formele besluitvormingsprocedures wordt vrijgegeven. De timing hiervan dient in lijn met het convenant goed te worden afgestemd met de ontwikkeling van de markt vraag, zie 2.

Vragen die hierbij aan de orde komen zijn:

- Wanneer gaat de capaciteit van Schiphol van 480.000 naar 510.000 vliegtuigbewegingen. Welke voorwaarden gelden hierbij: moet passen binnen gelijkwaardigheid en overeenstemming zijn over het nieuwe normen- en handhavingstelsel.
- Hoe ziet de fasering van Eindhoven eruit? Onder welke voorwaarden is een groei naar 25.000 vliegtuigbewegingen toegestaan? Hoe borgen we in de uitwerking van de business case Eindhoven het mainportbelang?
- Op welke termijn is er capaciteit op Lelystad te verwachten? Welke onderliggende processen (bijv. luchtruimvisie) zijn hierbij van belang?

5. **Uitwerking van wat op Schiphol te accommoderen en wat elders**

Door het confronteren van 2 en 3/4 ontstaat een beeld van het verkeer dat vanuit het oogpunt van de mainportontwikkeling in ieder geval op Schiphol afgehandeld zou moeten worden en het verkeer dat mogelijk op een andere luchthaven geaccommodeerd kan worden. Op Schiphol geldt primair: segment 1 en 2 en secundair: het zakelijke deel van categorie 3 en categorie 4.

Vragen die hierbij aan de orde komen zijn:

- Welke definities liggen ten grondslag aan de 5 segmenten (strategische milieubeoordeling, Schiphol, KLM, LVNL 2008)?
- Welke afspraken zijn hierover gemaakt in Aldersverband en in de Luchtvaartnota?
- Indien de benodigde capaciteit voor segment 1 en 2 wordt opgeteld wat blijft er op Schiphol dan in de komende jaren over aan capaciteit voor segment 3 en 4?
- Waar moet de knip gelegd worden voor wat op Schiphol geaccommodeerd wordt?
- Wat is de consequentie van deze knip voor de capaciteitsvraag op regionale luchthavens?

6. **Hoe stimuleren we op Schiphol ontwikkeling netwerkverkeer?**

a. **Primair: segment 1 en 2.**

b. **Secundair: het zakelijke deel van categorie 3 en categorie 4.**

7. **Welke stimuleringsmaatregelen tbv mainportgebonden verkeer? (Local rule als belangrijke stimuleringsmaatregel, operationele maatregelen, tarieven en investeringen)**

8. **Welke stimuleringsmaatregelen tbv niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens?**

Eerste notitie van Schiphol hierover opgesteld en besproken op 13 januari jl. Afgesproken is onder meer om de laatste alinea waarin de overige stimuleringsmogelijkheden worden benoemd nader uit te werken.

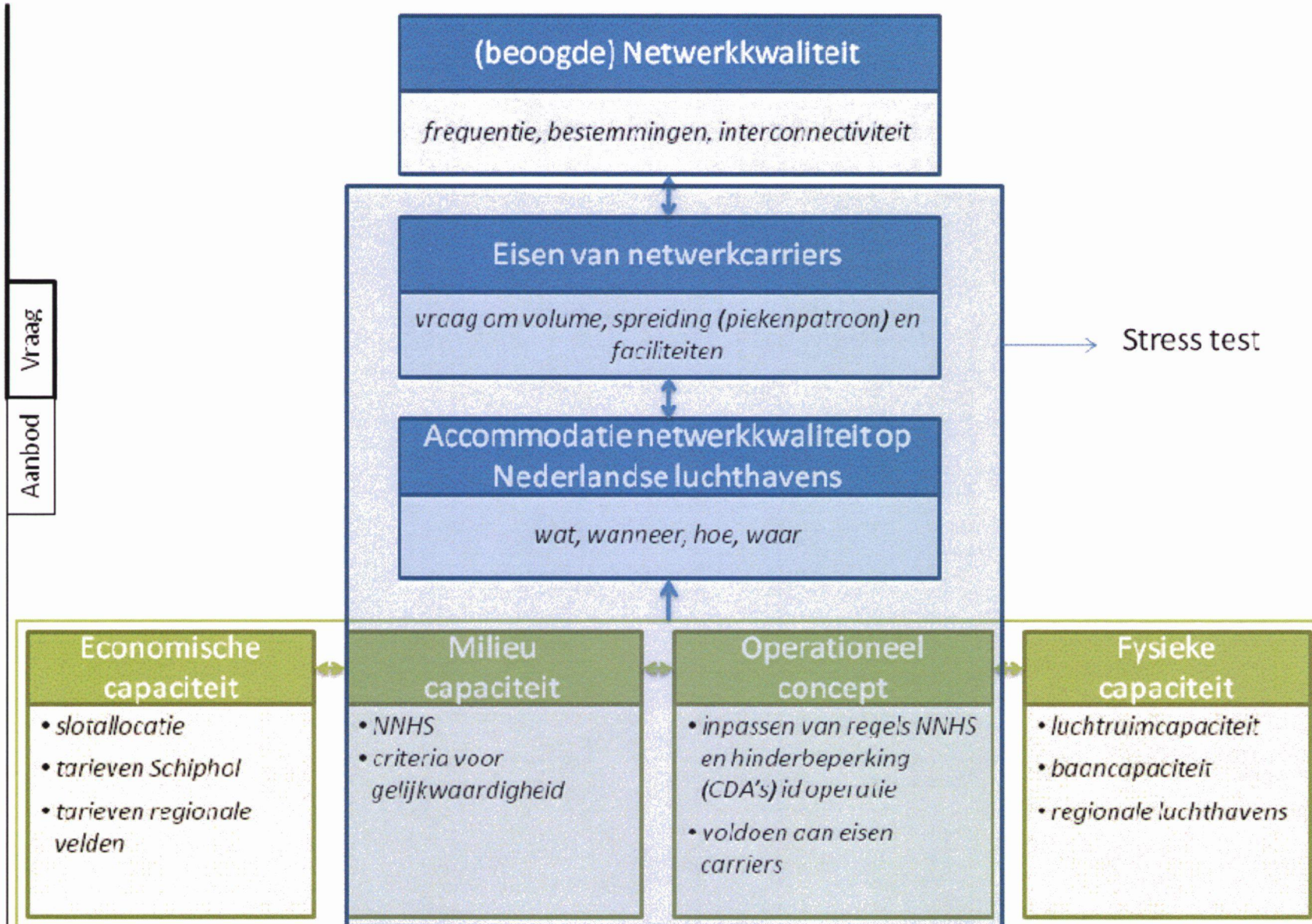
Vragen die hierbij aan de orde komen zijn:

- Welke ontwikkelingen zijn er geweest sinds het advies van Van der Zee in 2008? (Notitie Michiel Vlam)
- Hoe kansrijk zijn de gemaakte afspraken in het convenant?
- Van welke maatregelen is het grootste effect te verwachten op de netwerkkwaliteit/mainportpositie?
- Wat zijn andere (voorwaarde scheppende) manieren om het mainportverkeer te stimuleren, zoals
 - tarievenbeleid (waaronder incentive beleid en de tariefsstructuur)
 - marketingbeleid
 - ontwikkeling van infrastructuur

- afstemmen piekcapaciteit en verloop van pieken en dalen
 - timing en allocatie van (slot)capaciteit
 - omgevingsbeleid
- en welke effecten kunnen hiervan worden verwacht?
- Hoe kunnen deze zaken worden ingezet voor het stimuleren van niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens?

9. Investeringsplan om netwerkverkeer te kunnen accommoderen.

Als uitkomst van de voorgaande punten kan een investeringsplan worden opgesteld, danwel het 5-jarenplan kan naast het bestaande investeringsplan worden gelegd om te bezien in hoeverre deze zaken op elkaar aansluiten.



25-08-2011

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 24 augustus 2011 15:02
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: overleg 25 augustus Ad Rutten - Ellen Bien
Bijlagen: Agendavoorstel stuurgroep selectiviteit 25 augustus 2011.DOCX; Kamerstuk brief selectiviteit 201194898.pdf; IENM BSK-2011 97092 Bijlage 1 kamerbrief selectiviteitsbeleid matrix selectiviteitsmaatregelen.PDF; IENM BSK-2011 95723 Bijlage 2 kamerbrief selectiviteitsbeleid Schiphol, toelichting op de matrix selectiviteitsmaatregelen.PDF

Beste [redacted] en [redacted]

Hierbij ontvangen jullie de agenda voor het overleg morgenmiddag om 15:00 uur op Schiphol. Bijlage 2 van de agenda wordt later vandaag door Schiphol rondgestuurd.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

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

Agendavoorstel Overleg Stuurgroep Selectiviteit

Donderdag 25 augustus 2011, 15:00-16:00 uur

Ad Rutten, Ellen Bien, I 

Agenda:

1. Opening en mededelingen
2. Kamerbrief en matrix, bijlage 1
3. Stand van zaken uitwerking Instrumentenmatrix:

- **Slotallocatie:**

Zie hiervoor concept document voor de uitwerking voor slotallocatie, bijlage 2.

De slotcoördinator en KLM hebben eerste reacties gegeven op de uitwerking voor slotallocatie.

Voorstel: Met elkaar bezien welke elementen nadere uitwerking of aanpassingen behoeven voor volgend overleg met de stuurgroep.

4. Alderstafel 7 september 2011

Overige agendapunten:

5. Regiegroep Vogelaanvaringen
6. Overleg IVW/DG Bereikbaarheid
7. VPS/BPVS
8. Rondvraag

Bijlagen:

1. Kamerbrief 29 juni 2011
2. Concept - Uitwerking matrix selectiviteitsmaatregelen: slotallocatie

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> 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
F 070-456

Ons kenmerk

IENM/BSK-2011/94898

Bijlage(n)

2

Datum 29 juni 2011
Betreft Selectiviteitsbeleid luchthaven Schiphol

Geachte voorzitter,

Tijdens de behandeling van de Luchtvaartnota op 7 februari jl. heeft uw Kamer mij verzocht om voor de zomer van 2011 geïnformeerd te worden over het selectiviteitsbeleid. Met deze brief geef ik hieraan gevolg. Ik ga daarbij specifiek in op de selectieve toedeling van schaarse luchthavencapaciteit op basis van de verbondenheid van het verkeer met de mainportontwikkeling.

In 2008 zijn als onderdeel van het Aldersakkoord Schiphol 2008 in het convenant "behoud en versterking van de mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol" afspraken gemaakt tussen Schiphol Group en het Rijk over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol. In dit advies is de vraag naar capaciteit op Schiphol in 2020 ingeschat op 580.000 vliegtuigbewegingen. Het advies begrenst het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol tot 2020 op 510.000 vliegtuigbewegingen, met de focus op mainportgebonden verkeer. Voor de overige 70.000 vliegtuigbewegingen is bepaald dat hiervoor ruimte wordt gezocht op de regionale luchthavens, in het bijzonder Eindhoven en Lelystad. In oktober 2008 heeft het kabinet het advies van de Alderstafel Schiphol voor de middellange termijn (tot 2020) overgenomen en dat is in 2009 door de Kamer omarmd.

Nu de vraag naar luchtvaart weer toeneemt, is het van belang dat het selectiviteitsbeleid nu ook verder wordt uitgewerkt en vervolgens geïmplementeerd. Dit is ook tijdens de behandeling van de Luchtvaartnota 7 februari jl. door de Kamer ingebracht.

Het selectiviteitsbeleid bestaat uit twee belangrijke onderdelen. Het eerste betreft 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 25.000 extra vliegtuigbewegingen tot 2020. Dit advies is door het kabinet overgenomen. De Kamer heeft vervolgens begin dit jaar verzocht om een voortvarende uitvoering van het advies.

Zoals eerder met u gedeeld, is de verwachting dat de heer Alders eind dit jaar een advies zal uitbrengen over Lelystad. Dit advies zal ik voorzien van een kabinetsreactie en toezenden aan de Kamer.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

Aan de hand van de adviezen over Eindhoven en Lelystad wordt invulling gegeven aan de in het convenant afgesproken uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit als belangrijke randvoorwaarde voor het selectiviteitsbeleid in overleg met zowel de luchtvaartpartijen als de regionale partijen.

Het andere belangrijke onderdeel is het door Schiphol Group vorm te geven stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol door verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling. Schiphol is in principe verplicht binnen de wettelijke kaders luchtverkeer toe te laten op de luchthaven. Desalniettemin zal de luchthaven maatregelen treffen die ertoe leiden dat het voor het niet-mainportgebonden verkeer aantrekkelijk wordt gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit en voor het mainportgebonden verkeer op Schiphol. Schiphol Group is gevraagd inzicht te geven in de inzet en timing van de maatregelen ten behoeve van de selectieve ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in relatie tot Eindhoven en Lelystad voor de komende vijf jaren.

Ter invulling hiervan heeft Schiphol Group de Alderstafel Schiphol van 1 juni jl. 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, en
- het selectief toedelen van *nieuw* verkeer.

De meeste effectiviteit is te verwachten van de maatregelen voor het selectief toedelen van nieuw verkeer. Bijgaand treft u de matrix ter informatie aan.

Het gaat in deze matrix zowel om potentiële maatregelen gericht op duurzame luchtvaart (zoals het ontmoedigen van lawaaiige vliegtuigen), als om selectiviteitsmaatregelen ten behoeve van het behoud van de mainport functie (zoals investeringen en marketing incentives). Deze matrix geeft een zeer brede set van instrumenten bij de invulling van het selectiviteitsbeleid.

De feitelijke toepassing van de maatregelen wordt geconditioneerd door de specifieke context waarin de uitwerking plaats vindt. De dynamiek van de luchtvaartmarkt vraagt om flexibiliteit van de marktpartijen bij de toepassing van instrumenten. Zowel de fluctuaties in de totale marktvraag, als de onderscheiden ontwikkeling van de diverse marktsegmenten vragen om een marktgedreven en op de situatie toegesneden aanpak. Het gaat er om dat in verschillende situaties de schaarse mainportcapaciteit 'meeademt' met de vraag naar verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling. Daarbij gaat het om de effectiviteit van de totale set aan instrumenten die van invloed zijn op de toedeling van schaarse luchthavencapaciteit. Hierbij zullen natuurlijk de wettelijke kaders (nationaal, Europees en internationaal) in acht worden genomen.

Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu samen

met Schiphol Group het selectiviteitscriterium nader uitgewerkt.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Deze uitwerking omvat een beoordeling en verdere concretisering van de geïnterpreteerde maatregelen aan de hand van een aantal criteria. De beoordeling en verdere concretisering zullen per maatregel uitgevoerd worden in de vervolgstappen die nodig zijn voor implementatie. De hierbij te hanteren criteria zijn de volgende:

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/94898

- 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 bezien of de maatregel passend is binnen de gestelde juridische kaders en binnen de afspraken van het convenant "behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit".
- Een analyse van de *effectiviteit* van de maatregel. De potentiële maatregel moet doelmatig zijn in het kader van het selectiviteitsbeleid. En derhalve bijdragen aan de doelstelling om mainportgebonden verkeer te stimuleren op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer te faciliteren op de regionale luchthavens om de schaarse capaciteit op Schiphol optimaal te benutten. Dit wordt bepaald aan de hand van de effecten van de maatregel op de samenstelling van het verkeer op de verschillende luchthavens en op het netwerk van verbindingen vanaf Schiphol (inclusief retaliatie van derde landen).
- Tenslotte moet het duidelijk zijn of nog bepaalde condities gelden die specifiek gerelateerd zijn aan een maatregel.

Aan de Alderstafel van 1 juni jl. is een eerste invulling van het selectiviteitsbeleid gepresenteerd en besproken als uitwerking van de in het Aldersakkoord overeengekomen selectieve mainportontwikkeling. De Alderstafel heeft met instemming gereageerd op dit voorstel. De vervolgstappen ten behoeve van concrete implementatie verlopen vanzelfsprekend via de Alderstafel.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,



Bijlage 1: Matrix selectiviteitsmaatregelen

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

24-11-2011

Van:
Verzonden: woensdag 23 november 2011 15:35
Aan:

CC:
Onderwerp: agenda en stukken tbv overleg stuurgroep selectiviteit donderdag 24 november 2011
Bijlagen: Agendavoorstel stuurgroep selectiviteit 24 november 2011.DOCX; 20111123_Uitvoering matrix selectiviteitsmaatregelen_slotallocatie_v0 3_MV.doc; 20111111_Uitvoering matrix selectiviteitsmaatregelen_operationele restrictie_v0.2_MV.docx; 20111111_Uitvoering matrix selectiviteitsmaatregelen_stelsel_v0.2_MV.docx; 20111123_Opzet presentatie Alderstafel 14 december 2011.PPTX

Beste

Hierbij ontvangen jullie de agenda en bijbehorende bijlagen voor het overleg morgenochtend over selectiviteit.

Het overleg vindt plaats in Den Haag op de Plesmanweg om 08:30 uur.

Met vriendelijke groeten,



Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Directie Luchthavens, Programma Luchthavenontwikkeling & Milieu
Bezoekadres: Plesmanweg 1-6, Den Haag
Postadres: Postbus 20904, 2500 EX Den Haag
Mobiel: 06
B.g.g.: 070-351
Email:

Agendavoorstel Overleg 5-jarenplan behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol

Donderdag 24 november 2011, 08:30-09:30uur, Ministerie van IenM

Deelnemers:

Agenda:

1. Opening en mededelingen
2. Instrumentenmatrix en actielijst:
 - **Slotallocatie** - zie bijgaande definitieve notitie(bijlage 1).
 - **Operationele restricties** - zie bijgaande definitieve notitie (bijlage 2).
 - **Stelsel van samenwerkende luchthavens** - zie bijgaand concept (bijlage 3).
3. Alderstafel 14 december 2011:
 - **Concept presentatie van de uitwerking van de selectiviteitsmaatregelen** - zie bijgaand concept (bijlage 4).
4. Standpuntbepaling herziening EU slotverordening
5. Overleg met ArkeFly, Corendon, Easyjet
6. WVTTK

Bijlagen:

1. DEF. Uitwerking local rules
2. DEF. Uitwerking operationele restrictie
3. Voorstel stelsel van samenwerkende luchthavens
4. Concept presentatie Alderstafel 14 december

Uitvoering matrix selectiviteitsmaatregelen: Nadere voorschriften met betrekking tot het gebruik van het luchthavengebied

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.

Achtergrondbeschrijving operationele restrictie propeller verkeer in de startpieken:

De Startcapaciteit 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.

De capaciteit van een startbaan is afhankelijk van de startintervallen die tussen twee op een volgende vertrekkende vliegtuigen wordt aangehouden. De grootte van de startintervallen worden bepaald door:

1. de tijd nodig voor de start-rol;
Pas nadat het startende vliegtuig roteert c.q. in de lucht is, kan een volgende startklaring gegeven worden. Het is immers altijd mogelijk dat een startend vliegtuig, ook op hoge snelheid, zijn start afbreekt. Er mag dan geen conflict ontstaan met het volgende startende vliegtuig. De tijd benodigd voor de start-rol (tot aan roteren) ligt tussen de 30 en 45 seconden, afhankelijk van het type vliegtuig en de reactie snelheid van de vliegers op hun startklaring.
2. de wake vortex separatie;
Door de sterkte van de tip wervels (wake vortex) van vooral grote vliegtuigen, kunnen gevaarlijke situaties ontstaan voor het volgende vliegtuig. De sterkte van de wake vortex neemt af in de tijd. Tijdseparatie wordt aangehouden om te voorkomen dat een startend vliegtuig terecht komt in de vortex van zijn voorganger. De tijdseparatie is afhankelijk van de onderlinge grootte verschillen tussen de twee vliegtuigen. Een grote tijdseparatie wordt aangehouden als een klein vliegtuig een groot vliegtuig volgt. Deze tijdseparatie kan kleiner zijn indien een middel groot vliegtuig een groot vliegtuig volgt.
De te hanteren startintervallen, bepaald door alleen wake-vortex separatie, staan weergegeven in tabel 1.
3. snelheidsverschillen;
Snelheidsverschillen treden op tijdens de start. Kleine, en dan *in het bijzonder propeller vliegtuigen* zijn in het algemeen relatief langzaam. Grote vliegtuigen echter hebben een hogere snelheid in klim fase van de vlucht. Om te voorkomen dat tijdens het eerste en veelal gemeenschappelijke deel van de startroute, een startend vliegtuig zijn voorganger inhaalt, worden grotere tijdseparaties aangehouden achter relatief langzamere (kleine) vliegtuigen. De mate waarin het inhaaleffect speelt, alsook de grootte van de hiervoor benodigde tijdseparaties, is afhankelijk van de lengte van het gemeenschappelijk deel van de startroute.
Dit is een van de redenen dat de huidige vertrekkoutes (SID's) een kort gemeenschappelijk segment kennen.
4. minimum separatie op de luchtwegen (TMA exit points).
De vertrekkoutes (SID's) van een startbaan leiden het vliegtuig naar de TMA exit points alwaar aansluiting plaatsvindt op de luchtwegen. Ook op de luchtwegen moeten specifieke separaties worden aangehouden. Deze separaties kunnen zowel in horizontale afstand alsook in hoogte worden aangehouden. Twee achtereenvolgende starts die naar de zelfde TMA exit point vliegen moeten voldoen aan deze separatie eisen. Om die reden kunnen twee achtereenvolgende starts met dezelfde vertrek richting (TMA exit point) een groter startinterval dan uit wake vortex separatie noodzakelijk zou zijn. Indien echter het tweede vliegtuig een relatief langzame is, dan wordt door het snelheidsverschil al een groot deel van de benodigde separatie op het TMA exit point gerealiseerd.

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 omlangere startintervallen te hanteren wat dus ten koste gaat van de piekcapaciteit

De bestaande operationele restricties die zijn vastgelegd in de Schipholregels worden daarom aangevuld met de volgende regels:

1. Het is gedurende de start pieken niet toegestaan een start uit te voeren met een propellor aangedreven toestel
2. De dagelijkse operationele controle op de naleving wordt verricht door medewerkers van Airside Operations. Afwijkingen worden in behandeling genomen door de exploitant.
3. Uitgezonderd van de bovengenoemde eisen zijn luchtvaartuigen die ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening zijn ingezet en waarvoor een onmiddellijke start of landing is vereist, militaire luchtvaartuigen, regeringsvluchten en luchtvaartuigen die in nood verkeren en waarvoor onmiddellijke landing is vereist.

Na vaststelling van de wijziging in de Schipholregels zullen deze regels ter publicatie in het AIP worden aangeboden. Deze operationele restrictie zal gaanderen vanaf 1 oktober 2012.

**Uitvoering selectiviteitsbeleid:
‘Behoud en versterking mainport
functie en netwerkkwaliteit
luchthaven Schiphol’**

Alderstafel Schiphol 14 december 2011

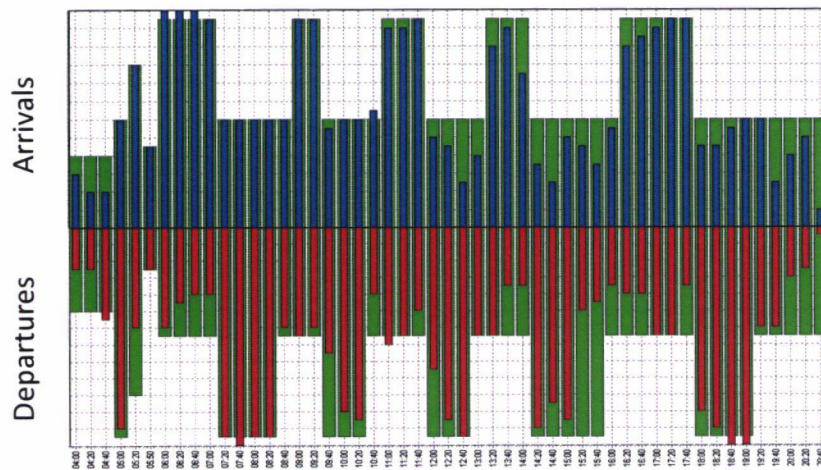
Groeiscenario en slotallocatie

- Ontwikkeling marktvraag : Het meest waarschijnlijke scenario (midden) voorziet voor de periode 2012-2016 in een gemiddelde groei van het aantal passagiers van 3,1%. Hierdoor komt naar verwachting het passagiersvolume uit op circa 56 miljoen passagiers.
- Over het geheel genomen is gebrek aan ruimte een steeds groter knelpunt aan het worden. Dit is in voorgaande jaren ook al gesignaleerd, maar de tekorten worden met de stijgende marktvraag in het algemeen steeds groter.
- Van belang voor de mainport is met name de piekruimte 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.
- De mogelijkheden die het instrument slotallocatie biedt als instrument voor selectiviteit is 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.
- Lokale regels kunnen echter 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 piekruimte. Op basis van lokale richtlijn kunnen slots aan beperkingen gebonden worden mits dat geschiedt op basis van non-discriminatie, transparantie en onpartijdigheid.
- 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.
- Het is dus vooralsnog niet mogelijk slots te koppelen aan een bestemming wat het ideale plaatje zou zijn. Wel kunnen lokale richtlijnen bijdragen aan een betere benutting van de (piek)capaciteit.

Voor slotuitgifte is de piekcapaciteit van 110 vtb's/uur momenteel reeds een bottleneck, in de praktijk wordt echter niet alle capaciteit benut

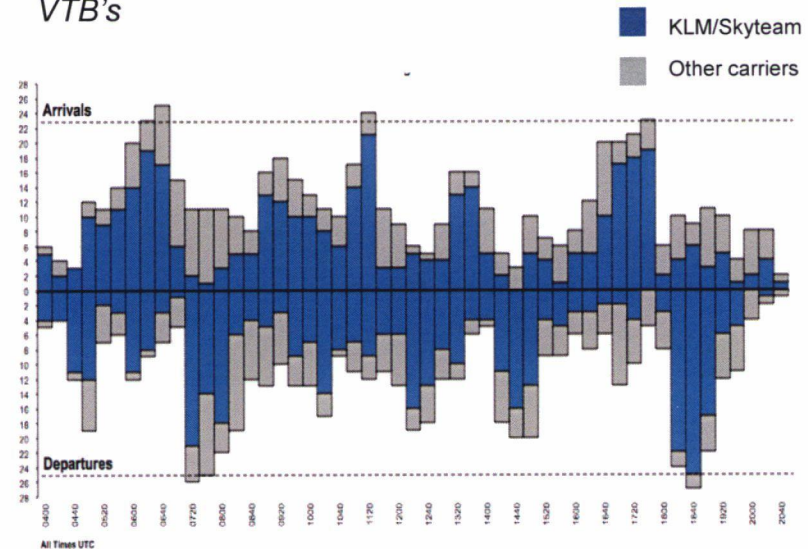
Slotuitgifte – illustratieve dag hoogseizoen 2011

VTB's



Piekpatroon, illustratieve dag hoogseizoen 2011

VTB's



- Een aantal factoren heeft effect op de hoogte van de piek zoals slotcapaciteit, wave structuur, vlootontwikkelingen, bezettingsgraden en groeimarkten waaronder Azie en LCC. De piekdrkte kan voor meerdere processen op een verschillend moment plaatsvinden.
- Slotcapaciteit: op dit moment is de slotcapaciteit 106-110, zijnde het aantal afgegeven slots tijdens respectievelijk de arrival- en departure piek. Deze zal tot en met 2015 niet verder stijgen. In de praktijk blijken nog niet alle aangevraagde slots in de pieken te worden gebruikt.
- Met het inzetten van aanvullende slotregels, operationele restricties, aanpassen faciliteiten en de gerichte inzet van het ARP kan de huidige piek uurcapaciteit verder worden geoptimaliseerd.

Uitvoering selectiviteitsbeleid

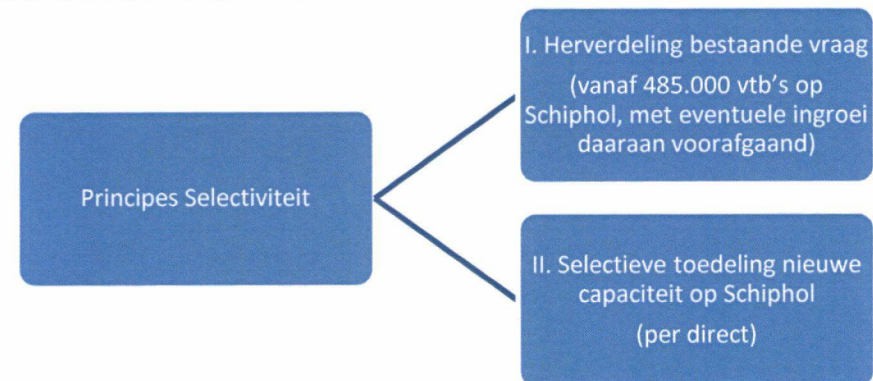
Doelstelling:

- 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:



		Slotallocatie	Nachtcapaciteit	Piekuurcapaciteit	Tarieven	Operationele restricties	Marketing en acquisitie	Faciliteiten
Herverdeling bestaande vraag	Mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Slots behouden • Slots ruilen, leasen • Slotabuse systeem en sancties handhaven • Secondary slottrading Vanaf heden en bij schaarste	<ul style="list-style-type: none"> • Slots behouden Vanaf heden	<ul style="list-style-type: none"> • Piekuurcapaciteit pas verhogen wanneer daar behoefte naar is vanuit de hub-operatie • Aanpassingen in de dienstregelingen van het hub-netwerk Vanaf heden	<ul style="list-style-type: none"> • Stelsel van samenwerkende luchthavens: Tarief coördinatie zodanig dat de juiste product-markt combinatie ontstaat per luchthaven, in lijn met het stimuleren van mainportgebonden verkeer op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd	<ul style="list-style-type: none"> • Aanpassing/aanscherping operationele restricties op Schiphol voor lawaaige 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"> • Slotabuse systeem en sancties handhaven Vanaf heden	<ul style="list-style-type: none"> • Vrijgekomen nachtslots op Schiphol alloceren 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				
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 • Tarieven differentiëren Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd	<ul style="list-style-type: none"> • Aanpassing/aanscherping operationele restricties op Schiphol voor lawaaige 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		<ul style="list-style-type: none"> • Slotcoördinatie • 80/20 regel hanteren voor 	<ul style="list-style-type: none"> • Beperking in de nacht handhaven (32.000) 			<ul style="list-style-type: none"> • Preferential runway use • Operationeel 		<ul style="list-style-type: none"> • Masterplan Schiphol

Uitvoering selectiviteitsbeleid

Slotallocatie

In de matrix zijn onder slotallocatie zowel bestaande als mogelijke instrumenten opgenomen die bijdragen aan een betere selectieve benutting van de (piek)capaciteit op Schiphol.

Uitwerking van mogelijke maatregelen:

In lijn met de priority rules van IATA en de Europese slotverordening, zijn er 2 regels uitgewerkt.

Het gaat om de volgende:

1. Houden en teruggeven van slots:

Luchtvaartmaatschappijen die met opzet vasthouden aan een reeks slots, waarvan zij weten dat zij die niet zullen gebruiken en deze geheel niet- of pas teruggeven na de Slot Return Deadline zullen de laagste prioriteit krijgen van de coördinator tijdens de initiële allocatie van het volgende overeenkomstige seizoen.

2. Prioriteit aan connecting long haul services:

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 lang haul services .

Feitelijke toepassing:

De regels zullen door de slotcoördinator gehanteerd worden bij het toedelen van slots op Schiphol.

Treedt in werking per: ?

Uitvoering selectiviteitsbeleid

Nachtcapaciteit

- In het kader van het Aldersadvies Schiphol wordt de nachtcapaciteit op Schiphol teruggebracht tot 32.000 vliegtuigbewegingen.
- Bij schaarste in de nacht komen nieuwkomers als eerste in het gedrang. Daarna de bestaande charters en full freighters. Deze kunnen binnenkort niet meer groeien in de nacht en vliegen nu op non-historische slots die langzaam zullen verdwijnen naarmate de historische rechten meer en meer worden gebruikt.
- Verder is de uitwerking van slotallocatie ook van toepassing op de capaciteit in de nacht op Schiphol.

Uitvoering selectiviteitsbeleid

Piekuurcapaciteit

Uitgangspunt is hierbij dat de piekuurcapaciteit wordt vastgesteld in lijn met de behoefte vanuit het mainportgebonden verkeer op Schiphol (hubfunctie). En verder is het van belang de piekcapaciteit optimaal te benutten tbv het mainportgebonden verkeer.

Uitwerking:

- Slotcapaciteit: In de capaciteitsdeclaratie wordt elk seizoen de piekuurcapaciteit vastgesteld in lijn met de behoefte van de hub-operatie.
- Piekenstructuur: 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
- 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.

Met het inzetten van de aanvullende slotregels, operationele restricties, aanpassen faciliteiten en de gerichte inzet van het ARP wordt de huidige piekuurcapaciteit verder geoptimaliseerd.

Uitvoering selectiviteitsbeleid

Operationele restricties

Betreft operationele restricties die gericht zijn op het verruimen van de gewenste capaciteit.

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 propeller aangedreven toestel

Feitelijke toepassing:

Maatregel 1 en 2 worden opgenomen in de capaciteitsdeclaratie

Maatregel 3 wordt opgenomen in de Schipholregels.

Treedt in werking per:

Maatregel 1 en 2 zijn reeds van toepassing

Maatregel 3 treedt in werking per S12

Uitvoering selectiviteitsbeleid

Stelsel van samenwerkende luchthavens

- In de matrix is onder **tarieven, marketing & acquisitie en faciliteiten** aangegeven dat invulling zal worden gegeven aan een stelsel van samenwerkende luchthavens ten behoeve van het accommoderen van het gewenste verkeer op de verschillende luchthavens.

Uitwerking:

- Coördinatieteam onder regie van Schiphol Group
- Doel van het team is om te komen tot afstemming van het beleid op het gebied van Airline Marketing, Airline incentives, pricing, capaciteit planning en de (ontwikkeling van de) kwaliteit van de infrastructuur 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.
- De focus van het stelsel van samenwerkende luchthavens ligt met name op het creëren van voorwaarden scheppend beleid.

Feitelijke toepassing:

Van toepassing op de luchthavens Schiphol, Eindhoven, Lelystad en Rotterdam

Treedt in werking vanaf 2012

Uitvoering selectiviteitsbeleid

A. Vast stellen tarieven:

- Afstemmen (binnen de wettelijke kaders) 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.

B. 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.

C. 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.

D. Operationele maatregelen:

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

Uitvoering matrix selectiviteitsmaatregelen: slotallocatie

In de matrix zijn onder slotallocatie 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 de slottoewijzing, die bijdragen aan een betere selectieve benutting van de (piek)capaciteit op Schiphol.

Algemeen

De toegang tot de infrastructuur van Schiphol is geregeld door middel van slots (Besluit slotallocatie) en voor niet EU-maatschappijen bovendien in landingsrechten.

De capaciteit op de luchthaven wordt verdeeld via een systeem van slotallocatie. Slots houden de toestemming in om vluchten op een bepaald tijdstip uit te voeren. De luchthaven stelt twee keer per jaar – voor de zomer en voor de winter – vast hoeveel vliegbewegingen geacommodeerd kunnen worden. Dit gebeurt aan de hand van de voor Schiphol bepalende coördinatie parameters. Op basis van deze parameters wordt berekend hoeveel slots de slotcoördinator gedurende het seizoen kan uitgeven. De belangrijkste coördinatie parameters op Amsterdam Airport Schiphol zijn: totaal beschikbaar aantal vliegtuigbewegingen voor het seizoen, piek uur capaciteit, daluur capaciteit, nacht uur capaciteit, vroeg ochtenduur capaciteit. Op basis van de capaciteitsdeclaratie verdeelt de slotcoördinator de beschikbare slots in de zomer en in de winter.

Regels voor de toewijzing van slots gaan uit van non-discriminatie, transparantie en onpartijdigheid. De slotcoördinator is als enige verantwoordelijk voor de toewijzing van slots. Hij wijst de slots in overeenstemming met de bepalingen van de verordening toe met inachtneming van de IATA World Scheduling Guidelines.

Slots worden in principe toegewezen zonder route, vliegtuigtype dan wel andere beperkingen. Lokale regels kunnen echter beperkingen stellen, gebaseerd op ter plaatse geldende limieten, bijv op milieugebied (geluid) of op basis van terminal- of apronbeperkingen. In het geval van Schiphol liggen de beperkingen op het gebied van geluid en piek uur capaciteit.

Slotallocatie in relatie tot selectiviteitsbeleid

In het kader van het selectiviteitsbeleid 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 en het selectiviteitsbeleid zoals e.e.a is vastgelegd in het Alders akkoord en de Luchtvaartnota resulterend in een consistent en transparant selectiviteitsbeleid.

Van belang voor de mainport is met name de piek uur capaciteit 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.

In dat kader worden de volgende regels expliciet gepubliceerd op de website van de slot coördinator:

A. 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 onmiddellijke 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 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 tijdens de initiële allocatie van het volgende overeenkomstige seizoen.

B. PRIORITEIT AAN 'CONNECTING LONG HAUL SERVICES'

Volgens de IATA 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. 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 lang haul services die Mainport gebonden zijn. Deze maatregel is op grond van de IATA WSG uitvoerbaar en heeft effect bij concurrerende slotaanvragen

Deze instructies 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 regels zullen er naar verwachting meer slots in handen komen van de voor de mainport van belang zijnde maatschappijen. Deze instructies gelden na bekendmaking op de website.

Uitvoering matrix selectiviteitsmaatregelen: stelsel van samenwerkende luchthavens

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.

Algemeen

In de Luchtvaartnota is aangegeven dat de marktvraag voor luchtvaart in Nederland opgevangen dient te worden door middel van een stelsel van samenwerkende luchthavens en selectiviteitsmaatregelen

In het convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol zijn tussen het Rijk en SG afspraken gemaakt over het in te zetten stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit van de luchthaven Schiphol. Het beleid omvat een samenhangend en evenwichtig geheel van maatregelen ter versterking van de duurzame mainport en ter bevordering van dat verkeer dat deze doelstelling ondersteunt. Dit teneinde de capaciteit op de luchthaven Schiphol optimaal te kunnen benutten.

Belangrijk onderdeel van de afspraken tussen Rijk en SG is dat SG een samenspel van stimuleringsmaatregelen en operationele beperkingen zal uitwerken waardoor het voor niet-mainportgebonden verkeer dat vanaf de luchthaven Schiphol opereert aantrekkelijk wordt gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit. Daarbij zal SG de wettelijke (nationale, Europese en internationale) kaders van onder meer het mededingingsrecht, waaronder tevens het staatssteunregime, in acht nemen.

Stelsel van samenwerkende luchthavens

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

Organisatie

De samenwerking tussen de luchthavens wordt vormgegeven aan de hand van een coördinatie team waarin afstemming plaatsvindt tussen de directeurs 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

In te zetten middelen

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

Als luchthavenexploitanten kunnen wij de volgende instrumenten inzetten ten behoeve van het stelsel van samenwerkende luchthavens:

- I. Vaststellen tarieven

- II. capaciteitsplanning en investeringen in infrastructurele aanpassingen/uitbreidingen
- III. Airline marketing beleid
- IV. Vaststellen operationele restricties

I Vast stellen tarieven

Afstemmen tarievenbeleid: De luchthaven tarieven moeten in lijn zijn met het mainport beleid, d.w.z. dat het niet mainport gebonden verkeer daardoor gestimuleerd wordt gebruik te maken van de regionale luchthavens en dat het mainport gebonden verkeer gestimuleerd wordt gebruik te maken van Schiphol. Door genuanceerd gebruik te maken van de mogelijkheden tot tariefdifferentiatie kan per luchthaven door middel van het pricing beleid bepaald verkeer worden ontmoedigd/aangemoedigd.

II. Capaciteitsplanning en investeringen in infrastructurele aanpassingen/uitbreidingen:

Door afstemming van de capaciteitsplanning en de masterplanning kan het selectiviteitsbeleid gericht worden ondersteund. Door tijdig en gecoördineerd de beschikbare capaciteit in de markt te zetten kan zowel de markt voor mainportgebonden verkeer als ook de markt voor niet mainport gebonden verkeer optimaal worden bediend.

III. Airline Marketing:

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

IV. Operationele maatregelen

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

Haalbaarheid maatregelen

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

• 27-03-2012

Onderwerp: Verslag stuurgroep selectiviteit 27 maart 2012

Stuurgroep overleg selectiviteit (Ad Rutten, Ellen Bien en Pieter Elbers) stond met name in het teken van de verschillen in definitie tussen de netwerkvisie van AAS-KLM en de Luchtvaartnota, de ontwikkeling van historische slots in de nacht en de uitwerking van de ontwikkeling van het mainport verkeer in de verschillende segmenten.

- Na een stevige discussie over de exacte definitie van segment 1,2 en 3 van de netwerkvisie en de verschillen met de Luchtvaartnota hebben de stuurgroepleden het volgende afgesproken:

- voor de uitvoering van de covenant afspraken selectiviteit is de netwerkvisie leidend en niet de segmentering uit de Luchtvaartnota. Ellen Bien heeft toegezegd dat zij dit intern (Ongering en Atsma) ook zo terugkoppelt.

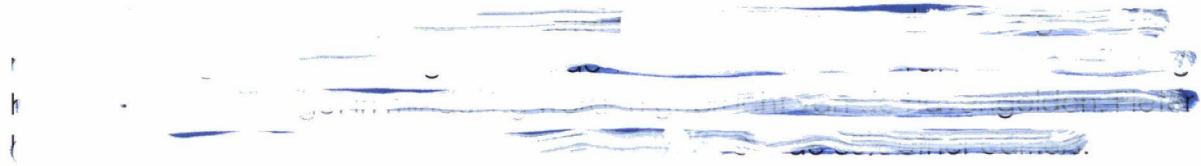
- tot segment 1 behoren de hub bestemmingen uitgevoerd door carriers die lid zijn van Skyteam of codeshare partner zijn van KLM. Tot segment 2 behoren de ICA bestemmingen die worden uitgevoerd door andere carriers dan genoemd in segment 1 en waarnaar meer dan 10000 zakelijke outbound passagiers op jaarbasis worden vervoerd. Het bestemmingen begrip wordt hier gesplitst: een carrier die op dezelfde ICA bestemming vliegt waar ook een hub carrier op vliegt behoort niet tot segment 1 maar segment 2. De definitie van segment 3 is hetzelfde met dien verstande dat het dan om zakelijke EUR bestemmingen gaat. In onze presentatie waren wij er nog van uitgegaan dat elke vliegbeweging uitgevoerd door een carrier die op een hub bestemming vliegt binnen segment 1 valt.

- De vraag die nog uitstaat is of het 10000 zakelijke pax criterium wel de juiste grens is

De stuurgroep heeft gevraagd nader onderzoek te doen naar de grens van 10000 zak.pax.

- Mbt de nachtslots heeft KLM mede op basis van de brief van de slotco hierover, geconstateerd dat de sector hier zelf in OSO verband aan zet is in de vorm van een mogelijke aanpassing van de capaciteit declaratie voor de nacht. Voor het effectueren hiervan in komende capaciteitsdeclaratie worden de afspraken aan de Alderstafel (het mandje) even afgewacht.

- Afgesproken is dat de prognose van het aantal vtb wordt voorzien van de laatste inzichten van KLM en uitgebreid met prognoses over passagiergroei en vrachtgroei.



- De slotco heeft toegezegd een integraal overzicht te maken van de gegevens die nu in 2 aparte sheets zijn verwerkt en daar waar nodig aan te vullen met feitelijke slot data waarover wij niet kunnen beschikken

- KLM benadrukt dat het van groot belang is dat er flexibiliteit is mbt de mogelijkheid van het verschuiven in tijd van de KLM blokken. Als de ruimte rondom de huidige blokken snel vol loopt met historische rechten van OC, neemt de flexibiliteit voor de hub operator snel af. Het probleem zit hem niet zozeer in de mate van concurrentie in de pieken maar de afname in flexibiliteit. In dit verband meldt Pieter dat het misschien wel lijkt dat er white space in de capaciteit zit, maar dat je hiermee geen aantrekkelijke slotparen kan bouwen.

- Ellen constateert op basis van de presentatie dat er geen noemenswaardige toename van concurrentie in de pieken is opgetreden sinds het aantreden van Jos als CEO van Schiphol, zoals eerder werd gesuggereerd. Pieter erkent dat het in de kern van de KLM blokken redelijk stabiel is gebleven. Ad geeft aan dat zelfs al zouden er meer slots in de pieken naar OC zouden zijn gegaan Schiphol daar bar weinig aan kan doen gezien de EU slotsystematiek.

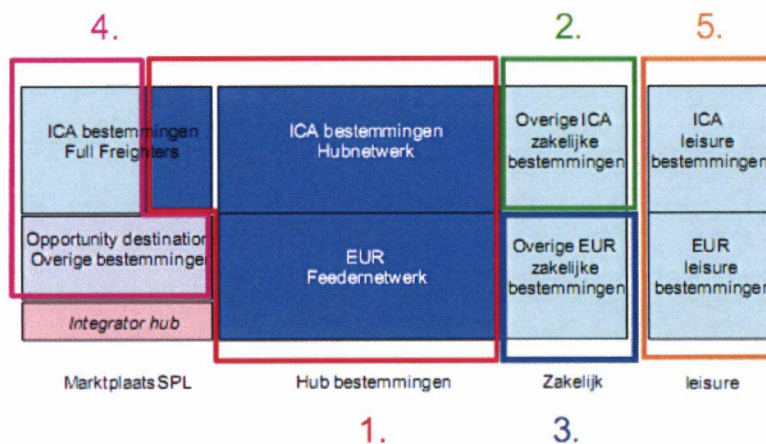
- Ellen heeft gevraagd om de mogelijkheid die de EU verordening biedt voor het instellen van verkeer verdeel regels tussen luchthavens die dezelfde agglomeratie, verder uit te diepen omdat ook Alders in zijn advies voor Lelystad hier iets over gaat zeggen. Ad gaf aan dat daar weinig wonderen van mogen worden verwacht gezien de stringente EU mededinging regels. De slotco gaf aan dat die regel waarschijnlijk gaat verdwijnen uit de verordening. Afgesproken is om dit nader uit te zoeken en te agenderen voor de volgende vergadering.

- Ook is afgesproken dat Schiphol het instrumentarium uit de matrix nader uitwerkt conform de nu gedeelde uitleg van de netwerkvisie.

- Afgesproken is dat er snel weer een stuurgroepvergadering zal worden vastgelegd.
. IenM neemt initiatief voor een vervolgspraak over circa twee weken. Aan de orde komt dan:

- a. Definitieve rapportage ontwikkeling mainportverkeer op basis van vastgestelde definities
- b. De notitie waarin de uitwerking van de matrix staat beschreven.
- c. Conceptantwoord brief Arkefly (op te stellen door Schiphol en IenM)
- d. Consequenties aangepaste prognose

Schiphol en KLM hebben gezamenlijk een indeling van segmenten gemaakt tbv het proces aan de Alderstafel in 2007 en 2008.

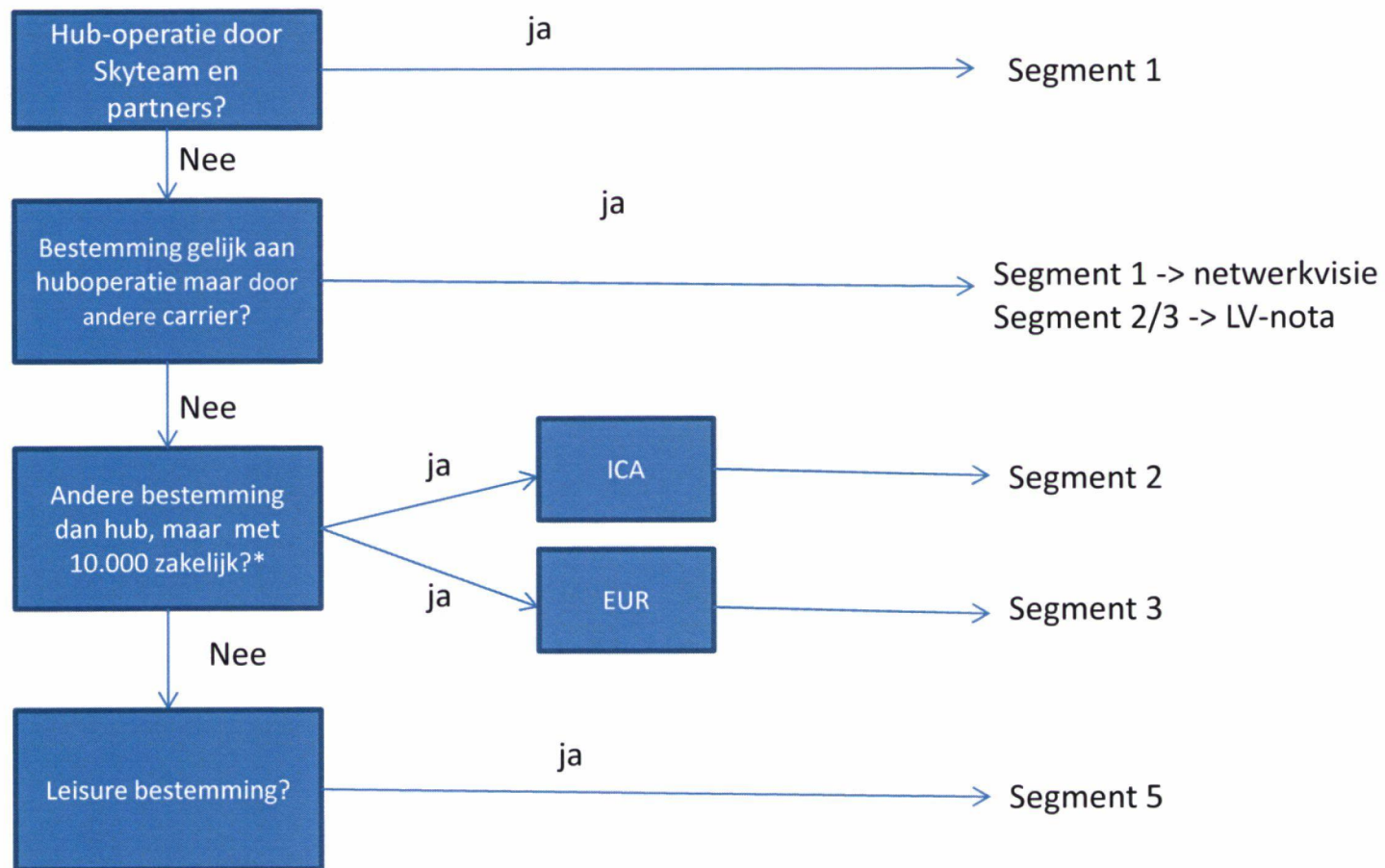


Segmenten:

1. Hub operatie (pax + vracht)
2. Overige carriers zakelijke¹ ICA bestemmingen
3. Overige carriers zakelijke¹ EUR bestemmingen
4. Vrucht
5. Leisure² bestemmingen

Schiphol heeft voor het passagiersvervoer criteria opgesteld om segment 5 te onderscheiden van de eerste drie segmenten. Daarbij is met name van belang of bepaalde verbindingen voldoende transferpassagiers hebben en zodoende bijdragen aan het hubnetwork (segment 1), zodat deze in die zin kunnen worden beschouwd als mainportgebonden. Verder is van belang of bepaalde verbindingen als zakelijk kunnen worden gekenmerkt (segment 2 of 3), het andere criterium voor mainportgebondenheid.

Draagt een verbinding én niet bij aan het hubnetwork én kan die verbinding ook niet als zakelijk worden beschouwd, dan valt de bestemming in segment 5. Dat betekent dat de bestemming dan als niet-mainportgebonden kan worden beschouwd. Tenslotte worden *full freighter* bestemmingen (segment 4), met uitsluitend vrachtvervoer, ook als mainportgebonden beschouwd.



*) Ook bij zakelijke bestemmingen kan het uitmaken of je de 'bestemming' als zakelijk bestempelt of de combinatie bestemming/luchtvaartmaatschappij

Bijlage 1. Toelichting Definitie mainport gebonden verkeer – verschil in definities LVN / Netwerkvisie KLM/SPL

In de luchtvaartnota is een prioritering aangegeven van het type verkeer dat op Schiphol plaatsvindt. "Voor de versterking van de internationale bereikbaarheid is het nodig om nu en in de toekomst ruimte op Schiphol te hebben voor mainportgebonden luchtverkeer, dat economisch zo veel mogelijk bijdraagt aan de netwerkkwaliteit op de mainport, de hubfunctie en de vestigingsplaats."

Het volgende onderscheid wordt gemaakt:

- *SkyTeam (58%)*

Binnen het verband van SkyTeam worden zowel (zakelijke) transfer- en herkomst/bestemmingsreizigers als leisure en vracht vervoerd. Het netwerk, dat SkyTeam en daarbinnen de homecarrier Air France/KLM aanbiedt, is sterk afhankelijk van het transferverkeer. Hiervoor is een goede aansluiting van Europese en intercontinentale verbindingen op Schiphol van cruciale betekenis.

- *Overige full service carriers (19%)*

Deze luchtvaartmaatschappijen zijn van belang, omdat ze door hun operatie zorgen voor keuzevrijheid en concurrentie op die bestemmingen, waarop ook door SkyTeam wordt gevlogen. Bovendien voegen ze belangrijke bestemmingen toe aan het netwerk. Het netwerk van de overige full service carriers wordt mede bepaald door luchtverkeersrechten, die in bilaterale en Europese luchtvaartovereenkomsten met andere landen zijn vastgelegd

- *Luchtvaartmaatschappijen voor (zakelijke) point-to-point bestemmingen die bijdragen aan de vestigingsplaatsfunctie: delen van low-cost en low fare (12%)*

Dit verkeer is van belang voor de zakelijke bestemmingen, die binnen de Europese Unie worden aangeboden. Point-to-point carriers dragen bij aan de netwerkkwaliteit doordat ze nieuwe bestemmingen toevoegen, die de vestigingsplaats rond Schiphol en ook andere luchthavens kunnen versterken. Ook kunnen ze bijdragen aan een goede benutting van de capaciteit op Schiphol, voor zover deze niet door het SkyTeam of andere full service carriers wordt gebruikt. In dit segment wordt de grootste groei verwacht en het belang ervan is aanzienlijk voor een grote groep reizigers.

- *Full freighters (4%)*

Ook full freighters dragen bij aan de mainportfunctie van Schiphol en kunnen daarbij profiteren van de schaalvoordelen in de afhandeling van vracht op Schiphol.

- *Luchtvaartmaatschappijen voor niet-zakelijke point-to-point bestemmingen (7%)*

Deze bestemmingen worden vooral via charters aangedaan, maar ook door delen van de low cost. De vluchten in dit segment dragen niet direct bij aan de netwerkkwaliteit voor de mainportfunctie op Schiphol. Verplaatsing van charters binnen Nederland leidt niet tot een verlies in macro-economische waarde.

16-04-2012

Agendavoorstel stuurgroep overleg behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol

Maandag 16 april 2012, 15:30 – 18:30 uur, Schiphol SHG A244

Deelnemers: Pieter Elbers, Ad Rutten, Ellen Bien,

Agenda:

1. Opening ,mededelingen en vaststellen agenda
2. Definitieve rapportage ontwikkeling mainportverkeer op basis van vastgestelde definities
3. Consequenties aangepaste prognose
4. Uitwerking maatregel nachtcapaciteit n.a.v. gesprek tussen sector en met Alders
5. Notitie uitwerking matrix
6. Vervolgafspraken

Bijlagen:

1. Presentatie gesegmenteerde ontwikkeling Mainport Gebonden Traffic
2. Presentatie verschillen en overeenkomsten netwerkvisie
3. Concept notitie uitwerking matrix
4. Brief ArkeFly
5. Verslag vorige vergadering

Mr. *[Handwritten name]*
Executive Vice President & COO

ArkeFly
T.a.v. de heer S.
CEO TUI Nederland/Arkefly
Postbus 75607
1118 ZR SCHIPHOL TRIPORT

Tel. nr. <i>[Handwritten]</i>	Referentie nr. <i>[Handwritten]</i>	Bijlage	
Faxnummer	Behandeld door	Uw schrijven d.d.	Schiphol,
		15 maart 2012	5 april 2012

Geachte heer *[Handwritten name]*,

In antwoord op uw brief van 15 maart jl., naar aanleiding van het gesprek over selectiviteitsbeleid dat op 17 februari jl. bij mij op kantoor plaatsvond, kan ik u als volgt berichten:

Het door mij op die dag geïnitieerde overleg heeft zijn oorsprong in de brief van 21 november 2011 van de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer naar aanleiding van vragen die gesteld werden in het AO Luchtvaart op 6 september 2011. In de brief refereert de Staatssecretaris aan een aantal gesprekken die naar aanleiding van het AO zijn gevoerd door de heer Alders en die hebben geleid tot de volgende uitkomsten:

1. Aan de Alderstafel Schiphol wordt de BARIN als deelnemer uitgenodigd.
2. Er wordt een selectiviteitsoverleg opgezet onder voorzitterschap van Schiphol, waarvoor ArkeFly, Corendon en easyJet en ook de BARIN worden uitgenodigd.
3. ArkeFly en Corendon zullen uitgenodigd worden om deel te nemen aan de uitwerking van het Aldersadvies over Lelystad; over de betrokkenheid van de BARIN zal nader overleg worden gepleegd.

Het bovenstaande vormt de basis voor het overleg van 17 februari jl. Ik heb dit eerste overleg vooral gezien als een eerste inventarisatie van de problematiek en een verkenning van de positie van de deelnemende partijen, waarbij ik de uitspraak van de Staatssecretaris niet als limitatief heb gezien en de aanwezigheid van Transavia heb verwelkomd. Ik denk dat wij een grote vrijheid hebben om dit overleg naar eigen inzicht in te richten en ik stel dan ook voor dat we bij een volgende bijeenkomst de Terms of Reference voor dit overleg en de rollen van alle deelnemers bespreken. Het concept verslag van de eerste bijeenkomst wordt binnenkort aan de deelnemers toegezonden.

Ik wil ook graag ingaan op de verdere inhoud van uw brief. Ik realiseer mij met u dat het zondermeer uitplaatsen van alle leisure verkeer vanaf Schiphol niet mogelijk is en dat een dergelijke actie ernstige bedreigingen oproept voor bepaalde vluchten in uw marktsegment om de diverse redenen die u aangeeft. Ik onderschrijf ook uw mening dat gedwongen uitplaatsing binnen de Europese regelgeving niet zondermeer mogelijk.

Bladnummer

2 / 2

Datum

5 april 2012

De werking van de selectiviteitsmatrix die door Schiphol en I&M werd opgesteld ter uitvoering van het convenant "behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit Schiphol" wordt uiteraard begrensd door de vigerende regelgeving en de ruimte voor de toepassing van local rules is beperkt. Daarentegen zijn er wel andere incentives denkbaar die vrijwillige verplaatsing van vluchten of allocatie van nieuwe vluchten naar de regionale luchthavens kunnen bevorderen. Wij hebben ons dit gerealiseerd bij de totstandkoming van de matrix en willen dit in een volgend overleg graag tot in detail met u en uw collega's bespreken. Hierbij is het van belang om ook van u en uw collega's te vernemen wat binnen uw marktsegment en vanuit uw business model de randvoorwaarden zijn om een constructieve dialoog te kunnen voeren.

U kunt het concept verslag van de bijeenkomst van 17 februari jl. binnenkort tegemoet zien en, zoals afgesproken, beleggen wij een vervolg vergadering na de zomerperiode, waarin wij de materie verder kunnen bespreken, rekening houdend met uw standpunten.

Met vriendelijke groet,
SCHIPHOL GROUP

Executive Vice President & COO

Cc: Mevrouw drs.
Mevrouw







Netwerk van verbindingen als in de Luchtvaartnota gedefinieerd

Rijksvisie op het netwerk:

- Het huidige netwerk van verbindingen wordt voornamelijk op de luchthaven Schiphol gerealiseerd. Met dit netwerk wordt intercontinentaal en Europees herkomst- en bestemmingsverkeer, transferverkeer en vrachtverkeer afgewikkeld. Dit gebeurt door de volgende typen carriers:
 1. **SkyTeam (58%):** Binnen het verband van SkyTeam worden zowel (zakelijke) transfer- en herkomst/bestemmingsreizigers als leisure en vracht vervoerd. Het netwerk, dat SkyTeam en daarbinnen de homecarrier Air France/KLM aanbiedt, is sterk afhankelijk van het transferverkeer. Hiervoor is een goede aansluiting van Europese en intercontinentale verbindingen op Schiphol van cruciale betekenis.
 2. **Overige full service carriers (19%):** Deze luchtvaartmaatschappijen zijn van belang, omdat ze door hun operatie zorgen voor keuzevrijheid en concurrentie op die bestemmingen, waarop ook door SkyTeam wordt gevlogen. Bovendien voegen ze belangrijke bestemmingen toe aan het netwerk. Het netwerk van de overige full service carriers wordt mede bepaald door luchtverkeersrechten, die in bilaterale en Europese luchtvaartovereenkomsten met andere landen zijn vastgelegd.
 3. **Luchtvaartmaatschappijen voor (zakelijke) point-to-point bestemmingen die bijdragen aan de vestigingsplaatsfunctie: delen van low-cost en low fare (12%):** Dit verkeer is van belang voor de zakelijke bestemmingen, die binnen de Europese Unie worden aangeboden. Point-to-point carriers dragen bij aan de netwerkqualiteit doordat ze nieuwe bestemmingen toevoegen, die de vestigingsplaats rond Schiphol en ook andere luchthavens kunnen versterken. Ook kunnen ze bijdragen aan een goede benutting van de capaciteit op Schiphol, voor zover deze niet door het SkyTeam of andere full service carriers wordt gebruikt. In dit segment wordt de grootste groei verwacht en het belang ervan is aanzienlijk voor een grote groep reizigers.
 4. **Full freighters (4%):** Ook full freighters dragen bij aan de mainportfunctie van Schiphol en kunnen daarbij profiteren van de schaalvoordelen in de afhandeling van vracht op Schiphol.
 5. **Luchtvaartmaatschappijen voor niet-zakelijke point-to-point bestemmingen (7%):** Deze bestemmingen worden vooral via charters aangedaan, maar ook door delen van de low cost. De vluchten in dit segment dragen niet direct bij aan de netwerkqualiteit voor de mainportfunctie op Schiphol. Verplaatsing van charters binnen Nederland leidt niet tot een verlies in macro-economische waarde.

Netwerkvisie KLM-AAS: definitie mainport gebonden verkeer

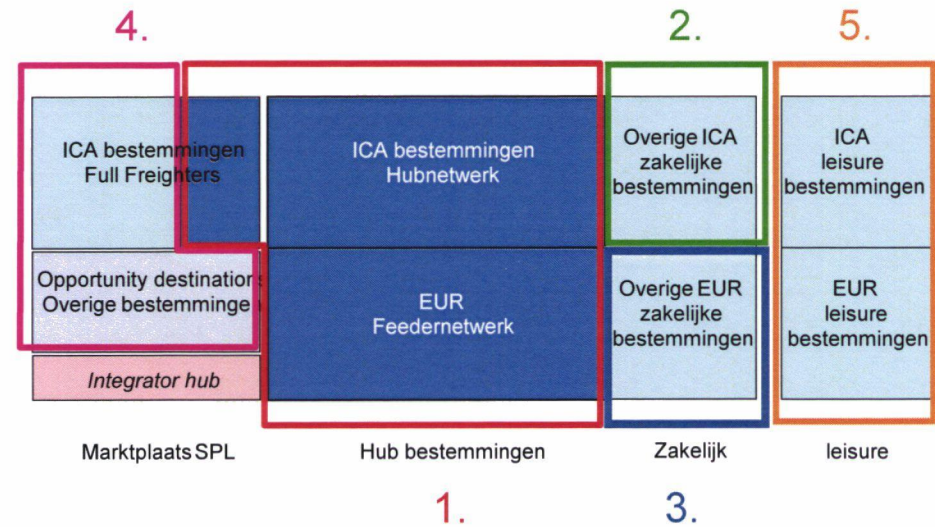
De mainport onderscheidt zich door het aanbieden van hoogfrequente ICA-verbindingen

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

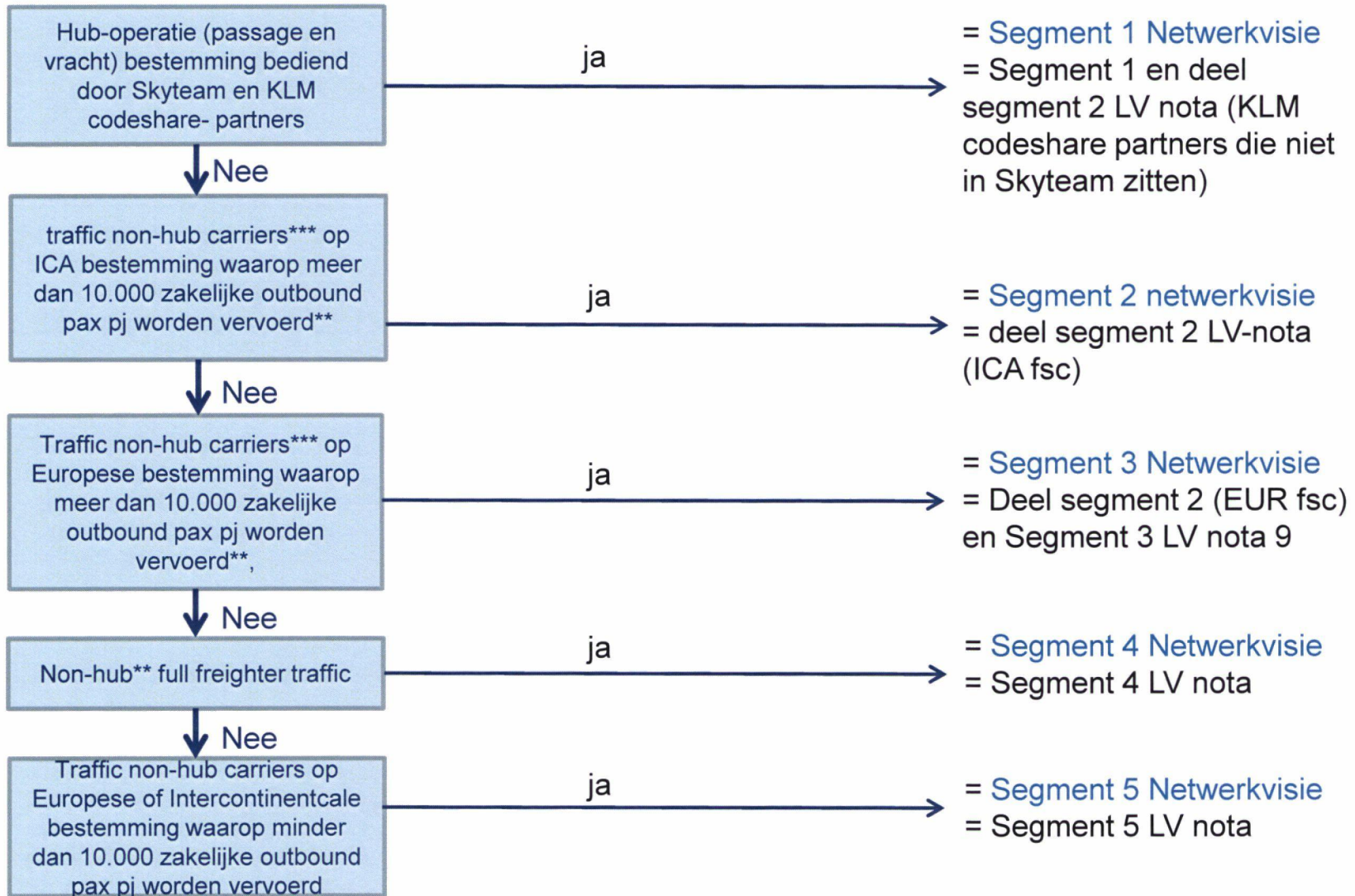


Segmenten:

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

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

Netwerkvisie KLM&AAS* versus in Luchtvaartnota



*) 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.

In de stuurgroep vergadering van 27 maart jl. is besloten om de netwerkvisie waarvan de uitleg nu unaniem door partijen is vastgesteld, als uitgangspunt te nemen voor de verdere uitvoering van de afspraken uit het convenant selectiviteit. De segmentering uit de Luchtvaartnota komt daarmee te vervallen als uitgangspunt voor selectiviteitsbeleid.

Concept notitie inzake het in te zetten selectiviteitsbeleid

Inleiding

In 2008 zijn als onderdeel van het Aldersakkoord Schiphol 2008 in het convenant “behoud en versterking van de mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol” afspraken gemaakt tussen Schiphol Group en het Rijk over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol. In dit advies is de vraag naar capaciteit op Schiphol in 2020 ingeschat op 580.000 vliegtuigbewegingen. Het advies begrenst het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol tot 2020 op 510.000 vliegtuigbewegingen, met de focus op mainportgebonden verkeer. Voor de overige 70.000 vliegtuigbewegingen is bepaald dat hiervoor ruimte wordt gezocht op de regionale luchthavens, in het bijzonder Eindhoven en Lelystad. In oktober 2008 heeft het kabinet het advies van de Alderstafel Schiphol voor de middellange termijn (tot 2020) overgenomen en de Kamer heeft deze lijn in 2009 bekrachtigd. Nu de vraag naar luchtvaart weer is toegenomen, is het van belang dat het selectiviteitsbeleid verder wordt uitgewerkt en vervolgens geïmplementeerd.

Het selectiviteitsbeleid bestaat uit twee belangrijke onderdelen. Het eerste betreft 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 25.000 extra vliegtuigbewegingen tot 2020. Dit advies is door het kabinet overgenomen. De heer Alders zal nog eind dit jaar een advies uitbrengen over Lelystad. Aan de hand van de adviezen over Eindhoven en Lelystad wordt invulling gegeven aan de in het convenant afgesproken uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit als belangrijke randvoorwaarde voor het selectiviteitsbeleid in overleg met zowel de luchtvaartpartijen als de regionale partijen.

Het andere belangrijke onderdeel is het door Schiphol Group vorm te geven stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol door verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling. Schiphol is in principe verplicht binnen de wettelijke kaders luchtverkeer toe te laten op de luchthaven. Desalniettemin zal de luchthaven maatregelen treffen die ertoe leiden dat het voor het niet-mainportgebonden verkeer aantrekkelijk wordt gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit en voor het mainportgebonden verkeer op Schiphol. Schiphol Group is gevraagd inzicht te geven in de inzet en timing van de maatregelen ten behoeve van de selectieve ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in relatie tot Eindhoven en Lelystad voor de komende vijf jaren.

Ter invulling hiervan heeft Schiphol Group de Alderstafel Schiphol in 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:

1. het herverdelen van bestaand verkeer, en
2. het selectief toedelen van nieuw verkeer.

De Alderstafel heeft met instemming gereageerd op dit voorstel.

Overzicht instrumenten		Stallocalie	Nachtcapaciteit	Piekuurcapaciteit	Tarieven	Operationele restricties	Marketing en acquisitie	Faciliteiten
Herverdeling bestaand verkeer	Midport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Slots behouden • Slots rulen, leasen • Slotbase systeem en sancties handhaven • Secondary slottrading 	• Slots behouden	<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 	<ul style="list-style-type: none"> • Stelsel van samenwerkende luchthavens: Tarif coördinatie zodanig dat de juiste productmarkt combinatie ontstaat per luchthaven, in lijn met het stimuleren van mainportgebonden verkeer op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens 		<ul style="list-style-type: none"> • Coördinatieteam van de verschillende luchthavens onder regie van Schiphol om invulling te geven aan het Airline Marketing beleid en Airline Incentive beleid, in lijn met het stimuleren van mainportgebonden verkeer op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens 	<ul style="list-style-type: none"> • Infra aanpassingen/ investering en in lijn met de behoeftes vanuit het stelsel van samenwerkende luchthavens • Service differentiatie per luchthaven
	Niet-mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Slotbase systeem en sancties handhaven 	<ul style="list-style-type: none"> • Vrijgekomen nachtkabts op Schiphol alloceren aan mainportgebonden verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • Secondary slottrading • Aanpassingen in de dienstregelingen van niet-mainportgebonden verkeer stimuleren om buiten de pieken te opereren 		<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 		
		Vanaf heden en bij schaarste	Vanaf heden	Vanaf heden	Vanaf heden			
Selectieve toedeling nieuw verkeer	Midport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Slots met voorrang uitgeren d.m.v. priority rules en local guidelines 	<ul style="list-style-type: none"> • Vrijgekomen nachtkabts van niet-mainportgebonden verkeer op Schiphol alloceren aan mainportgebonden verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • Piekuurcapaciteit pas verhogen wanneer daar behoefte naar is vanuit de hub-operatie • Off-peak programma's evalueren en bezien in nieuw mainportgerelateerd Airline Reward Programma conform prioritering netwerkvisie • Afspraken over COA's en in de capaciteitsdeclaratie opnemen 	<ul style="list-style-type: none"> • Stelsel van samenwerkende luchthavens: Tarif coördinatie zodanig dat de juiste productmarkt combinatie ontstaat per luchthaven, in lijn met het stimuleren van mainportgebonden verkeer op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens • Tarieven differentiatie 		<ul style="list-style-type: none"> • Coördinatieteam van de verschillende luchthavens onder regie van Schiphol om invulling te geven aan het Airline Marketing beleid en Airline Incentive beleid, in lijn met het stimuleren van mainportgebonden verkeer op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens 	<ul style="list-style-type: none"> • Infra aanpassingen/ investering en in lijn met de behoeftes vanuit het stelsel van samenwerkende luchthavens • Service differentiatie per luchthaven
	Niet-mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • D.m.v. priority rules en local guidelines ontmoeiden 				<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 		
			Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd	Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd	Bij schaarste	Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd	2011-2012	Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd
Algemeen		<ul style="list-style-type: none"> • Slotcoördinatie • BU/2D regel kasten voor historische slotrechten 	<ul style="list-style-type: none"> • Beperking in de nacht banden en (2-000) vliegtugbewegingen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Operationeel concept 		<ul style="list-style-type: none"> • Preferential runway use • Operationeel concept 		<ul style="list-style-type: none"> • Masterplan Schiphol

Uitwerking van de matrix

1. Het gaat in deze matrix zowel om potentiële maatregelen gericht op duurzame luchtvaart, als om selectiviteitsmaatregelen ten behoeve van het behoud van de mainport functie. Deze matrix geeft een zeer brede set van mogelijke instrumenten bij de invulling van het selectiviteitsbeleid. De feitelijke toepassing van deze instrumenten (indien bruikbaar) wordt geconditioneerd door de specifieke context waarin de uitwerking plaats vindt. De dynamiek van de luchtvaartmarkt vraagt om flexibiliteit van zowel de luchthavenexploitant als ook de gebruikers van de luchthaveninfrastructuur bij de toepassing van instrumenten. Zowel de fluctuaties in de totale marktvaart, als de onderscheiden ontwikkeling van de diverse marktsegmenten vragen om een marktgedreven en op de situatie toegesneden aanpak. Het gaat er om dat in verschillende situaties de schaarse mainportcapaciteit 'meeademt' met de vraag naar verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling. Daarbij gaat het om de effectiviteit van de totale set aan instrumenten die van invloed zijn op de toedeling van schaarse luchthavencapaciteit. Hierbij zullen natuurlijk de wettelijke kaders (nationaal, Europees en internationaal) in acht worden genomen.
2. Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is door Schiphol Group samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu het selectiviteitscriterium nader uitgewerkt. Deze uitwerking omvat een beoordeling en verdere concretisering van de geïnventariseerde maatregelen aan de hand van een aantal criteria:
 - a. 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.
 - b. Een analyse om de juridische uitvoerbaarheid van de maatregel te beoordelen. Hiermee wordt bezien of de maatregel passend is binnen de gestelde juridische kaders en binnen de afspraken van het convenant "behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit".
 - c. 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).
 - d. Tenslotte moet het duidelijk zijn of nog bepaalde condities gelden die specifiek gerelateerd zijn aan een maatregel.
3. De kolommen in de matrix betreffen diverse aspecten waarop mogelijk selectiviteitsmaatregelen toegepast kunnen worden. De focus ligt daarbij voornamelijk op voorwaarden scheppend beleid vanwege de in de Luchtvaartnota gemaakte keus om regulering zoveel mogelijk via de markt te laten plaats vinden. Dit kan formeel worden ondersteund met een maatregel tot de verdeling van verkeer als bedoeld in artikel 19 van Europese Verordening EC 1008/2008.
4. De volgende aspecten worden onderscheiden:
 - A. Slotallocatie: In de matrix zijn onder slotallocatie 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 de slottoewijzing, die bijdragen aan een betere selectieve benutting van de (piek)capaciteit op Schiphol.
 - B. Nachtcapaciteit: In het kader van het Aldersadvies Schiphol wordt de nachtcapaciteit op Schiphol teruggebracht tot 32.000 vliegtuigbewegingen. Hoewel historische rechten niet kunnen worden ingetrokken, is het vanzelfsprekend 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.
 - C. Piekuurcapaciteit: Uitgangspunt is hierbij dat de piekuurcapaciteit wordt vastgesteld in lijn met de behoefte vanuit het mainportgebonden verkeer op Schiphol (hubfunctie). Verder is het van belang de ruimte in de pieken optimaal te benutten ten behoeve van het mainportgebonden verkeer.

- D. Tarieven: De exploitant van de luchthaven beschikt over de mogelijkheid om tarieven en voorwaarden vast te stellen (na consultatie). De tariefstelling kan bijdragen aan de juiste productmarkt combinatie per luchthaven, in lijn met het stimuleren van mainportgebonden verkeer op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens.

- E. Operationele restricties: Schiphol zal conform de afspraken uit het convenant operationele restricties uitwerken die gericht zijn op het verruimen van de gewenste capaciteit. Door bijvoorbeeld lawaaige toestellen zoveel mogelijk te weren via een verbod op het aanvangen van nieuwe operaties met lawaaige toestellen en het verder uitbreiden van een start- en landingsverbod in de avond, nacht en vroege ochtend als ook het verplicht gebruik van P-RNAV voor naderingen in de nacht. Daarnaast wordt gedacht over het inzetten van een restrictie voor klein verkeer in de pieken. In de capaciteitdeclaratie voor het winterseizoen 2011-2012 zijn deze operationele restricties deels al aangekondigd.

- F. Marketing en acquisitie: Er wordt invulling 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.

- G. Faciliteiten: Er wordt in het stelsel van samenwerkende luchthavens rekening gehouden met de specifieke eisen die het mainportgebonden verkeer, respectievelijk niet-mainportgebonden verkeer, stelt aan de faciliteiten op een luchthaven.

A. Uitwerking matrix: Slotallocatie

Over het geheel genomen is gebrek aan ruimte een steeds groter knelpunt aan het worden. Dit is in voorgaande jaren ook al gesignaleerd, maar de tekorten worden met de stijgende marktvraag in het algemeen steeds groter. Het meest waarschijnlijke scenario (midden) voorziet voor de periode 2012–2016 in een gemiddelde groei van het aantal passagiers van 3,1%. Hierdoor komt naar verwachting het passagiersvolume uit op circa 56 miljoen passagiers.

Van belang voor de mainport is met name de piekruicapaciteit 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.

Uitvoerbaarheid

De toegang tot de infrastructuur van Schiphol is geregeld door middel van slots (Besluit slotallocatie) en voor niet EU-maatschappijen bovendien in landingsrechten. Slots houden de toestemming in om vluchten op een bepaald tijdstip uit te voeren. De mogelijkheden die het instrument slotallocatie biedt als instrument voor selectiviteit is gering. Slotallocatie regelgeving is vanuit EU opgelegd in de vorm van een verordening. EU wetgeving prevaleert boven nationale wetgeving. De onafhankelijke en neutrale slotcoördinator is als enige verantwoordelijk voor de toewijzing van slots. Hij wijst de slots in overeenstemming met de bepalingen van de Europese verordening toe. 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 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 piekruicapaciteit. 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.

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.

Operationele uitvoerbaarheid en effectiviteit in relatie tot selectiviteitsbeleid

In het kader van het selectiviteitsbeleid 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 en het selectiviteitsbeleid zoals e.e.a is vastgelegd in het Alders akkoord en de Luchtvaartnota resulterend in een consistent en transparant selectiviteitsbeleid.

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.

Van belang voor de mainport is met name de piekruicapaciteit 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.

In dat kader worden de volgende richtlijnen expliciet gepubliceerd op de website van de slot coördinator:

A. 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.

B. PRIORITEIT AAN 'CONNECTING LONG HAUL SERVICES'

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. 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.

B. Uitwerking matrix: Nachtcapaciteit

In het kader van het Aldersadvies Schiphol wordt de nachtcapaciteit op Schiphol teruggebracht tot 32.000 actuele vliegtuigbewegingen. Vanzelfsprekend is het de bedoeling om binnen deze nachtcapaciteit dat verkeer te prioriteren dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling, zowel op basis van geluidskennmerken, als op basis van mainportgebondenheid.

Uitvoerbaarheid




De mogelijkheden hiertoe zijn echter zeer beperkt. Dit heeft alles te maken met het feit dat er voor de nacht al ca. 34.000 (historische) slots door de slotcoördinator zijn uitgegeven. Deze historische rechten kunnen niet worden ingetrokken. Wel zal Schiphol de komende jaren daar waar mogelijk, in het geval niet alle historische slots worden gebruikt, de capaciteit declaratie voor de nacht proberen terug te brengen tot circa 32K.

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. In de komende drie jaar wordt echter volgens een nog te ontwikkelen procedure de uitgifte van non-historische slots afgebouwd (met bijvoorbeeld 1000 per jaar) tot een nog vast te stellen niveau.

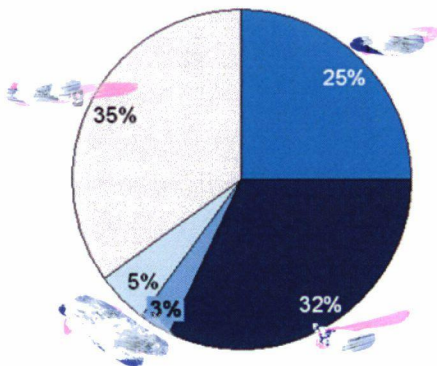
Het effect hiervan zal zijn dat het aantal daadwerkelijk gevlogen nachtvluchten rond de 29K zal liggen. Schiphol zal de overheid vragen om in het kader van selectiviteit een vergunningstelsel te ontwikkelen dat de afbouw van non-historische slots ondersteunt teneinde de slot coördinator in aanvulling op de Europese regels extra tools in handen te geven.

Effectiviteit

Door de slotcoördinator worden momenteel ca. 4.000 non-historische nachtslots uitgegeven, waarmee in totaal het afgelopen jaar ca. 38.000 slots uitgegeven zijn voor de nacht. 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    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 en de uitgifte van non historisch slots de komende drie jaar verder zal worden afgebouwd. Het effect hiervan zal zijn dat het aantal daadwerkelijk gevlogen nachtvluchten rond de 29K zal liggen.

Historische slots, ~34.000



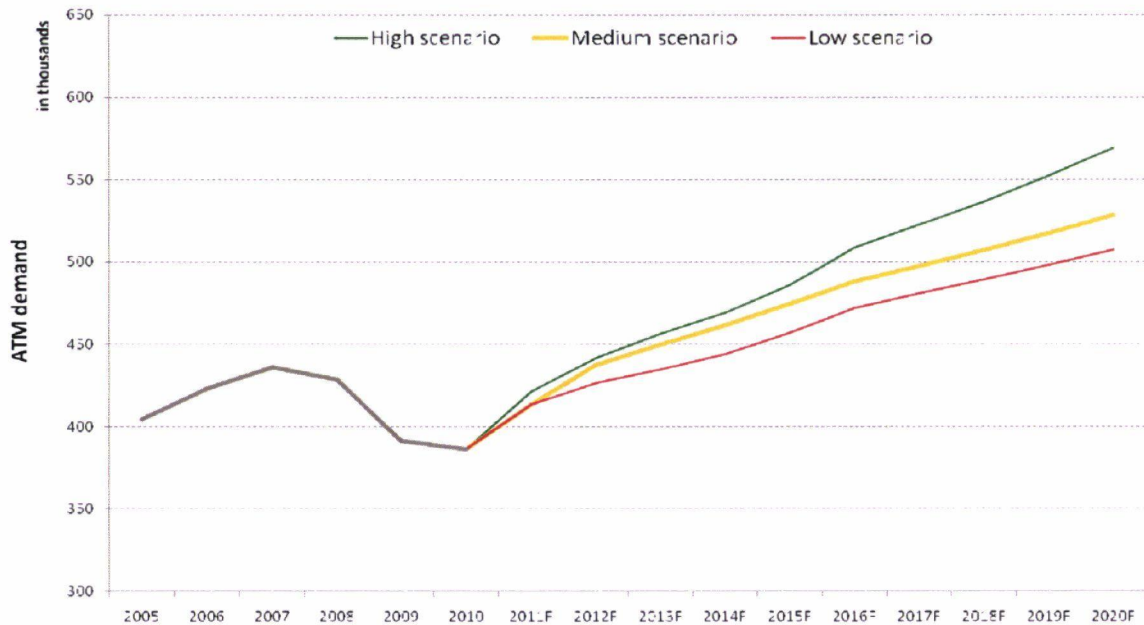
Non-historische slots

Non-historische slots (excl. ad-hoc)	
nacht & vroege ochtend	
	248
	124
	110
	820
	217
	123
	31
	31
	256
	220
	490
	371
	328
	284
Totaal	3653

C. Uitwerking matrix: Piekurcapaciteit:

- *Ontwikkeling vliegtuigbewegingen 2010-2016:*
 - Een belangrijk deel van de groei zal naar verwachting aan de randen van de piek en in de momenteel minder gebruikte piekruimte in de middag plaatsvinden. Uitbreiding van frequenties op bestaande bestemmingen drijft het grootste deel van de verwachte groei tot 2016
 - 11% van de verwachte groei tot 2016 bestaat uit nieuwe bestemmingen.
 - Deze netwerkversterking bestaat uit een toename van frequenties en/of stoelcapaciteit

Figuur 1: ontwikkeling marktvaag Schiphol uitgedrukt in vliegtuigbewegingen (moet worden vernieuwd)



- *Piekuurontwikkeling*
 - Voor het grootste deel van alle capaciteitsvraagstukken wordt gekeken naar de ontwikkelingen van de seizoenspiekdruk en de piek capaciteit. Deze piekontwikkelingen kunnen afwijken van de jaarvolume ontwikkeling. Een aantal factoren heeft effect op de hoogte van de piekvraag zoals, marktvaag en bankstructuur
 - Op dit moment is de slotcapaciteit 106-110, zijnde het aantal afgegeven slots tijdens respectievelijk de arrival- en departure piek. Deze zal tot en met 2015 niet verder stijgen. In de praktijk blijken nog niet alle aangevraagde slots in de pieken te worden gebruikt (zie figuur).
 - Vanwege het herstel van de passagiersgroei in 2010, heeft KLM in 2011 wederom de 7 blokken structuur ingevoerd om zodoende de bestaande infrastructuur optimaal te kunnen benutten.
 - Vlootontwikkeling: wat betreft wijzigingen in de vlootsamenstelling (mn KLM), zijn er 2 ontwikkelingen zichtbaar, te weten de vervanging van kleinere toestellen door grotere toestellen, en een groei in het aantal vliegtuigen... Deze verandering vraagt meer opstelruimte voor vliegtuigen (bredere vliegtuigen, bijv. 737 PG vervanging). In het widebody segment is de focus vooral gericht op uitbreiding van het aantal vliegtuigen.. Sommige ICA carriers verwachten de komende planperiode te komen met de A380
 - Bezettingsgraden: De komende jaren is vanwege een gelijkblijvende slotcapaciteit in de pieken een lichte toename van de bezettingsgraden te verwachten

Uitvoerbaarheid In te zetten instrumenten

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 A is uitgewerkt hoe het slotallocatiesysteem ten behoeve van selectiviteit zal worden ingezet.

Daarnaast zal later ingezet worden op het verhogen van de feitelijke piekuraanpakcapaciteit. De piekuraanpakcapaciteit is een balans tussen capaciteit, marktvraag en betrouwbaarheid. De Piekuraanpakcapaciteit zal echter pas worden verhoogd in lijn met de behoefte vanuit de hub-operatie en de noodzakelijke betrouwbaarheid. Tot die tijd zal getracht worden om zoveel mogelijk door optimalisatie van de dienstregelingen van het hub-netwerk en het stimuleren van niet-mainportgebonden verkeer (zie onder 'stelsel van samenwerkende luchthavens') om buiten de volle perioden te opereren de beschikbare piekuraanpakcapaciteit optimaal te benutten in lijn met het selectiviteitsbeleid.

Effectiviteit

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.

D. Uitwerking matrix: Tarieven

Achtergrond

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

Uitvoerbaarheid in te zetten instrumenten

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..

Voor het landen en starten met een vliegtuig op de luchthaven hanteert Schiphol verschillende vliegtuig gerelateerde tarieven waarvan de hoogte wordt bepaald door het gewicht van het vliegtuig, de geluidscertificatie van het vliegtuig en het tijdstip waarop aankomst en vertrek van de luchthaven plaatsvinden. Bij de berekening van deze tarieven wordt onderscheid gemaakt naar overland-, vracht-, terrein- en lesvluchten.

Daarnaast wordt er onderscheid gemaakt naar de wijze van afhandelen. Zo geldt er een ander tarief voor 'connected' afhandeling (het vliegtuig maakt gebruik van een aviobrug) en disconnected afhandeling (het vliegtuig maakt geen gebruik van een aviobrug) en afhandeling op Schiphol Oost.

Naast de vliegtuigerelateerde tarieven hanteert schiphol ook passagiersgerelateerd tarieven, te weten de Passenger Service Charge en de Security ServiceCharge, waarbij het totaal verschuldigde bedrag wordt bepaald door het aantal passagiers dat zich aan boord bevindt bij het vertrek van de luchthaven.

Bij de berekening van de in het eerste lid bedoelde vergoedingen wordt onderscheid gemaakt naar lokaal opstappende passagiers en transfer passagiers en naar de locatie van afhandeling.

Tarieven landen en starten (tarief per 1.000 kg)	Categorie MCC3			Categorie A			Categorie B			Categorie C		
	dag		nacht	dag		nacht	dag		nacht	dag		nacht
	landing of start	landing	start	landing of start	landing	start	landing of start	landing	start	landing of start	landing	start
Overlandvlucht												
Connected afhandeling	€ 7,92	€ 15,09	€ 17,82	€ 6,93	€ 8,80	€ 10,40	€ 4,95	€ 6,29	€ 7,43	€ 3,96	€ 5,03	€ 5,94
Disconnected afhandeling	€ 6,34	€ 12,07	€ 14,26	€ 5,54	€ 7,04	€ 8,32	€ 3,96	€ 5,03	€ 5,94	€ 3,17	€ 4,02	€ 4,75
Afgehandeld op Schiphol Oo	€ 5,70	€ 10,86	€ 12,83	€ 4,99	€ 6,34	€ 7,48	€ 3,56	€ 4,53	€ 5,35	€ 2,85	€ 3,62	€ 4,28
Terrein-/lesvlucht												
Connected afhandeling	€ 5,54	€ 10,56	€ 12,47	€ 4,85	€ 6,16	€ 7,28	€ 3,47	€ 4,40	€ 5,20	€ 2,77	€ 3,52	€ 4,16
Disconnected afhandeling	€ 4,44	€ 8,45	€ 9,98	€ 3,88	€ 4,93	€ 5,82	€ 2,77	€ 3,52	€ 4,16	€ 2,22	€ 2,82	€ 3,33
Afgehandeld op Schiphol Oo	€ 3,99	€ 7,60	€ 8,98	€ 3,49	€ 4,44	€ 5,24	€ 2,49	€ 3,17	€ 3,74	€ 2,00	€ 2,53	€ 2,99
Vrachtvlucht	€ 4,12	€ 7,85	€ 9,27	€ 3,60	€ 4,58	€ 5,41	€ 2,57	€ 3,27	€ 3,86	€ 2,06	€ 2,62	€ 3,09

Passagiersgerelateerde tarieven	
Passenger Service Charge	
per lokaal opstappende passagier	€ 15,10
per transfer passagier	€ 6,34
Security Service Charge	
per lokaal opstappende passagier	€ 13,19
per transfer passagier	€ 7,38

Effectiviteit

Binnen dit kader hanteert Schiphol al jaren een tariefstructuur die zoveel mogelijk het Mainport beleid zoals dat in de Luchtvaartnota is vastgelegd, ondersteunt. Deze structuur zal de komende jaren worden voortgezet. Verdergaande differentiatie is gezien de huidige wettelijke kaders niet althans nauwelijks mogelijk gezien de Eu eisen op het gebied van non discriminatie

E. operationele restricties

Uitvoering matrix selectiviteitsmaatregelen: Nadere voorschriften met betrekking tot het gebruik van het luchthavengebied

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

Uitvoerbaarheid

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 piek capaciteit.

De maximale piekcapaciteit is sterk afhankelijk van de vloot mix. Een andere verdeling doet de startcapaciteit wijzigen. Grofweg kan gesteld worden dat wanneer de vlootsamenstelling meer homogener wordt, de startintervallen minder spreiding kennen en dus de startcapaciteit toeneemt. Het meest effectieve middel om dit te bereiken is door eisen te stellen aan het type toestel. Echter voordat netwerkcarriers hun toestellen hierop aanpassen — wat niet zomaar kan omdat het karakter van een hub-operatie nu eenmaal gevarieerdheid in vlootsamenstelling — dient het ATM systeem geavanceerder gemaakt te worden.

De capaciteit van een startbaan is afhankelijk van de startintervallen die tussen twee op een volgende vertrekkende vliegtuigen wordt aangehouden. De grootte van de startintervallen worden bepaald door:

1. de tijd nodig voor de start-rol;

Pas nadat het startende vliegtuig roteert c.q. in de lucht is, kan een volgende startklaring gegeven worden. Het is immers altijd mogelijk dat een startend vliegtuig, ook op hoge snelheid, zijn start afbreekt. Er mag dan geen conflict ontstaan met het volgende startende vliegtuig. De tijd benodigd voor de start-rol (tot aan roteren) ligt tussen de 30 en 45 seconden, afhankelijk van het type vliegtuig en de reactie snelheid van de vliegers op hun startklaring.

2. de wake vortex separatie;

Door de sterkte van de tip wervels (wake vortex) van vooral grote vliegtuigen, kunnen gevaarlijke situaties ontstaan voor het volgende vliegtuig. De sterkte van de wake vortex neemt af in de tijd. Tijdseparatie wordt aangehouden om te voorkomen dat een startend vliegtuig terecht komt in de vortex van zijn voorganger. De tijdseparatie is afhankelijk van de onderlinge grootte verschillen tussen de twee vliegtuigen. Een grote tijdseparatie wordt aangehouden als een klein vliegtuig een groot vliegtuig volgt. Deze tijdseparatie kan kleiner zijn indien een middel groot vliegtuig een groot vliegtuig volgt.

De te hanteren startintervallen, bepaald door alleen wake-vortex separatie, staan weergegeven in tabel 1.

3. snelheidsverschillen;

Snelheidsverschillen treden op tijdens de start. Kleine, en dan in het bijzonder propeller vliegtuigen zijn in het algemeen relatief langzaam. Grote vliegtuigen echter hebben een hogere snelheid in klim fase van de vlucht. Om te voorkomen dat tijdens het eerste en veelal gemeenschappelijke deel van de startroute, een startend vliegtuig zijn voorganger inhaalt, worden grotere tijdseparaties aangehouden achter relatief langzamere (kleine) vliegtuigen. De mate waarin het inhaaleffect speelt, alsook de grootte van de hiervoor benodigde tijdseparaties, is afhankelijk van de lengte van het gemeenschappelijk deel van de startroute. Dit is een van de redenen dat de huidige vertrekroutes (SID's) een kort gemeenschappelijk segment kennen.

4. minimum separatie op de luchtwegen (TMA exit points).

De vertrekroutes (SID's) van een startbaan leiden het vliegtuig naar de TMA exit points alwaar aansluiting plaatsvindt op de luchtwegen. Ook op de luchtwegen moeten specifieke separaties worden aangehouden. Deze separaties kunnen zowel in horizontale afstand alsook in hoogte worden aangehouden. Twee achtereenvolgende starts die naar de zelfde TMA exit point vliegen moeten voldoen aan deze separatie eisen. Om die reden kunnen twee achtereenvolgende starts met dezelfde vertrek richting (TMA exit point) een groter startinterval dan

uit wake vortex separatie noodzakelijk zou zijn. Indien echter het tweede vliegtuig een relatief langzame is, dan wordt door het snelheidsverschil al een groot deel van de benodigde separatie op het TMA exit point gerealiseerd.

De start intervallen zijn afhankelijk van de grootte van het vliegtuig dat als eerste start, als ook de grootte van het daarop volgende vliegtuig. Hierbij wordt uitgegaan van de huidige SID / vertrek route structuur, waarbij het mogelijk is om vertrekkende vliegtuigen in het luchtruim (TMA) redelijk snel te laten divergeren. Langzame, propeller vliegtuigen mogen nu al kort na de start van hun routes worden afgehaald om "ruimte" te maken voor de volgende start maar het is nog steeds noodzakelijk om langere startintervallen te hanteren wat dus ten koste gaat van de piekcapaciteit

Binnen het kader van de bestaande Schipholregels is het mogelijk de bestaande operationele restricties aan te vullen met regels die betrekking hebben op het baangebruik. Dit is de meest voor de hand liggende wijze van implementatie. De Schipholregels zullen hierop worden aangevuld met operationele restricties voor het tijdens de pieken op de hoofdbanen starten met vliegtuigen die een bepaalde startsnelheid niet halen.

Effectiviteit

Na vaststelling van de wijziging in de Schipholregels zullen deze regels ter publicatie in het AIP worden aangeboden. Het is de bedoeling dat deze maatregel nog in 2012 zal worden uitgevoerd Het effect van deze maatregel zal zijn dat er kortere startintervallen kunnen worden gehanteerd in de pieken en er geen kostbare piekcapaciteit verloren gaat.

F. Uitvoering matrix: Marketing en acquisitie

In de matrix is onder marketing en acquisitie aangegeven dat invulling zal worden gegeven aan een stelsel van samenwerkende luchthavens (cf. aankondiging in de Luchtvaartnota) ten behoeve van het accommoderen van het gewenste verkeer op de verschillende luchthavens, zodanig dat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare luchthaveninfrastructuur in lijn met de afspraken gemaakt in het kader van het convenant selectiviteit.

Uitvoerbaarheid

In de Luchtvaartnota is aangegeven dat de marktvraag voor luchtvaart in Nederland opgevangen dient te worden door middel van een stelsel van samenwerkende luchthavens en selectiviteitsmaatregelen

In het convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol zijn tussen het Rijk en SG afspraken gemaakt over het in te zetten stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit van de luchthaven Schiphol. Het beleid omvat een samenhangend en evenwichtig geheel van maatregelen ter versterking van de duurzame mainport en ter bevordering van dat verkeer dat deze doelstelling ondersteunt. Dit teneinde de capaciteit op de luchthaven Schiphol optimaal te kunnen benutten.

Belangrijk onderdeel van de afspraken tussen Rijk en SG is dat SG een samenspel van stimuleringsmaatregelen en operationele beperkingen zal uitwerken waardoor het voor niet-mainportgebonden verkeer dat vanaf de luchthaven Schiphol opereert aantrekkelijk wordt gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit. Daarbij zal SG de wettelijke (nationale, Europese en internationale) kaders van onder meer het mededingingsrecht, waaronder tevens het staatssteunregime, in acht nemen.

Schiphol heeft onder haar voorzitterschap een Schiphol Group luchthaven coördinatie team opgezet waarin de verantwoordelijke medewerkers van de betrokken luchthavens AAS, EA, RTHA en LEY op het gebied van Airline marketing, pricing en capaciteit planning deelnemen. Doel van het team is om te komen tot afstemming van het beleid op het gebied van Airline Marketing, Airline incentives, pricing, en capaciteit planning tussen de betrokken luchthavendirecties zodanig dat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare luchthaveninfrastructuur in lijn met het Mainportbeleid en de afspraken gemaakt in het kader van het convenant selectiviteit.

Doel is om zo te bewerkstelligen dat het niet mainport gebonden verkeer zoveel mogelijk gebruik gaat maken van de regionale luchthaven capaciteit en dat het mainport gebonden verkeer zoveel mogelijk op AAS wordt gestimuleerd. Door voor elke luchthaven een specifieke markt product combinatie te creëren waarbij AAS zich richt op het mainport gebonden verkeer en Eindhoven, Rotterdam en Lelystad zich voornamelijk richten op niet mainport gebonden verkeer

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

Effectiviteit

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 schepend beleid.

Als luchthavenexploitanten kunnen wij de volgende instrumenten inzetten ten behoeve van het stelsel van samenwerkende luchthavens:

- I. Vaststellen tarieven
- II. capaciteitsplanning en investeringen in infrastructurele aanpassingen/uitbreidingen
- III. Airline marketing beleid
- IV. Vaststellen operationele restricties

I Vast stellen tarieven

Afstemmen tarievenbeleid: De luchthaven tarieven moeten in lijn zijn met het mainport beleid, d.w.z. dat het niet mainport gebonden verkeer daardoor gestimuleerd wordt gebruik te maken van de regionale luchthavens en dat het mainport gebonden verkeer gestimuleerd wordt gebruik te maken van Schiphol. Door genuanceerd gebruik te maken van de mogelijkheden tot tariefdifferentiatie kan per luchthaven door middel van het pricing beleid bepaald verkeer worden ontmoedigd/aangemoedigd. Afstemmen van het tarieven beleid gaat niet zover dat er sprake is van het hanteren van één 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.

II. Capaciteitsplanning en investeringen in infrastructurele aanpassingen/uitbreidingen:

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

III. Airline Marketing:

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

IV. Operationele maatregelen

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

G. Uitwerking matrix: faciliteiten

Capaciteitsknelpunten

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

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.

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.

Pm: stand van zaken en rol Rijk capaciteit en uitbreiding regionale luchthavens verwijzen naar Aldersadvies Eindhoven en Lelystad

Bijlage 1: Beschrijving marktvraag: uitwerking segmenten netwerkvisie (PM)

Ontwikkeling marktvraag

Het meest waarschijnlijke scenario voorziet voor de periode 2012-2016 in een gemiddelde groei van het aantal passagiers van 3,1%. Hierdoor komt naar verwachting het passagiersvolume uit op circa 56 miljoen passagiers in 2016.

Het schatten van de ontwikkeling van het verkeer en vervoer op de middellange en lange termijn blijft lastig. Gegeven de huidige crisis lijkt een bijstelling naar beneden van de hierboven genoemde ontwikkeling waarschijnlijk.

Ontwikkeling per segment:

- Hub operatie: De kern van de Skyteam hub alliantie op Schiphol wordt AFKLM en dochter KLM Cityhopper. Daarnaast is er een aantal airline partners waarmee wordt samengewerkt zoals Delta, Alitalia etc.. De primaire focus van dit segment ligt op het transferverkeer. Naar verwachting zal de samenwerking, en daarmee de afstemming van het netwerk, tussen AFKLM en partners verder ingevuld worden de komende jaren. In de periode tot 2016 wordt in dit segment een groei verwacht die iets lager ligt dan het Schiphol gemiddelde. In absolute zin blijft de hub operatie onverminderd de grootste driver voor groei op Schiphol.
 - Overige ICA : Naast AFKLM en partners is op Schiphol nog een 50-tal (legacy) carriers actief op Europese en ICA routes. Voor het ICA segment wordt een marktconforme groei verwacht.
 - Overig EUR: Voor het EUR segment wordt een matige groei verwacht van ca 1% van de legacy carriers. De jaarlijkse groei van de LCC carriers (inclusief de Transavia LCC operatie) wordt geschat op 7 tot 8%
 - Vracht: Naar verwachting zal de trend van afnemend marktaandeel binnen de peer group van Europese vracht hubs zich in de planperiode voortzetten. Daarbij dient te worden opgemerkt dat met de consolidatie in de KLM/MP freighter vloot, de groei in vrachtvervoer steeds afhankelijker wordt van andere full freighter carriers. De mate waarin buitenlandse freighter carriers capaciteit bij gaan plaatsen op AMS bepaalt grotendeels of deze trend zich gematigd dan wel versneld door zal zetten. In het midden scenario gaan we uit van een meer gematigd scenario ten aanzien van het marktaandeel van AMS, waarbij de groei jaarlijks gemiddeld ruim 3% per jaar zal bedragen.
 - Leisure: Transavia.com heeft momenteel nog een groot aandeel in het aantal chartervluchten vanaf AMS, maar door de focus op regionale luchthavens zal de groei naar verwachting in beperkte mate op Schiphol plaatsvinden. Als geheel zal het chartersegment naar verwachting dan ook een matige groei realiseren op AMS gedurende de planperiode.
-
- Aandeel mainport gebonden en niet mainportgebonden bestemmingen is resp. 70% en 30 %

**Bijlage 2 : Survey beide slides op deze pagina niet opnemen (geen akkoord KLM destijds ook al tijdens BCG/McK).
Slides op volgende pagina zijn prima alleen kloppen de teksten in bovenst plaatje niet onder "Selectivity Covenant".**

Bijlage x: Instrumentenmatrix selectiviteit



Medium scenario Macro level

- Economic development: modest growth in developed countries
- Oil price: continued increase in oil price, investments in new resources remains low
- ETS: moderate impact (market price EUA, pass-through allowances, fleet renewal)

Medium scenario Micro - level

- based LCC likely in two to three years
- Market share catchment area remains stable: competition from surrounding airports balanced by increased competition environment at AMS (LCC and KLM)
- Slight decrease market share transfer: under pressure because of growth Star Alliance, countered by expansion fleet and increased presence of SkyTeam partners

Kernpunten Stuurgroep Selectiviteit 16 april 2012

Aanwezig: Ad Rutten, Ellen Bien,

De stuurgroep stond met name in het teken van het bespreken van de bespreking van het bespreken van de update Mainport Traffic conform de operationalisering van de netwerkvisie.

- In het verslag van de stuurgroep van 27 maart wordt “voor de uitvoering van de convenantafspraken selectiviteit is de netwerkvisie leidend en niet de segmentering uit de Luchtvaartnota” vervangen door “voor de uitvoering van de convenantafspraken selectiviteit zijn afspraken gemaakt over de operationalisering van de netwerkvisie”.
- In de stuurgroep van 27 maart heeft de slotco toegezegd een integraal overzicht op te stellen (i.p.v. 2 sheets) en waar nodig aan te vullen met feitelijke slot dat. De slotco meldt dat dit erg veel tijd kost, afgesproken is om deze investering alleen te doen als dit echt nodig blijkt te zijn.
- De brief aan ArkeFly/TUI over het selectiviteitsbeleid is door de heer Rutten beantwoord.
- In de Stuurgroep is afgesproken om de Terms of reference voorafgaand aan het te plannen ‘selectiviteitsoverleg met de carriers’ (na de zomer) met elkaar te bespreken in de stuurgroep.
- De update Mainport Traffic is in de stuurgroep besproken. De rapportage is aangepast op basis van de in de stuurgroep vastgelegde operationalisering van de netwerkvisie / forecast segmenten naar de vastgestelde netwerkvisie.
- Er wordt stilgestaan bij de marktvraag op Schiphol naar netwerkvisie van segmenten. Geconcludeerd wordt dat bij indexering van de aantallen de verhoudingen in segmenten ongeveer hetzelfde blijven. Het aandeel van de hubcarrier ligt rond de 70%. Het aandeel Europese flagcarriers in segment 3 neemt af ten gunste van LCC. Segment 5 wordt gedomineerd door leisure carriers maar bevat ook LCC en EUR flag carriers.
- Er wordt stilgestaan bij de ontwikkelingen van verkeer in de pieken. De pieken zijn voorbehouden aan segment 1 maar er zijn geen instrumenten om hier op te sturen. Op het eerste gezicht lijkt het erop dat het aandeel van segment 1 over het algemeen vergelijkbaar blijft (muv S10 waar de hubcarrier zich in het 6 blokken systeem meer heeft geconcentreerd in de pieken en de crisis heeft geleid tot een afname van traffic).
- Afgesproken wordt dat een aanvullende analyse van pieken wordt uitgevoerd (per 20 min ipv per uur vanaf 2006) en wordt besproken in de volgende stuurgroep.
- In de stuurgroep is het overzicht van ICA/EUR bestemmingen obv 10.000 zakelijke passagiers criterium besproken. Het schema is opgesteld op basis van de bestemming van de vlucht. In de stuurgroep wordt de conclusie getrokken dat het 10.000 zakelijke passagiers een goed criterium lijkt. Geadviseerd wordt dit criterium te laten staan omdat deze momenteel

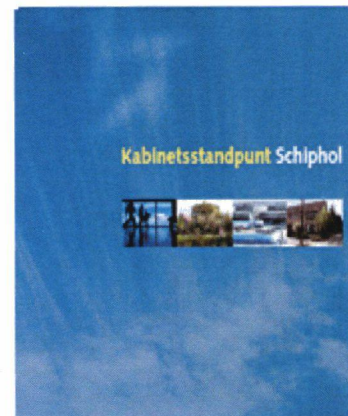
voldoet. Indien hier in de toekomst aanleiding voor is kan altijd nog naar het criterium worden gekeken.

- De heer Rutten legt in de stuurgroep het voorstel voor overbrugging van de CDA problematiek voor. Afgesproken wordt dat Schiphol een workshop organiseert met de slotco en I&M om gezamenlijk de mogelijkheden te verkennen om slots in de nacht te 'bevriezen' ijk van het sector voorstel voor overbrugging CDA problematiek Alderstafel.
- Afgesproken wordt de selectiviteitsmatrix te operationaliseren per kolom en deze te bespreken in de volgende stuurgroep.

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

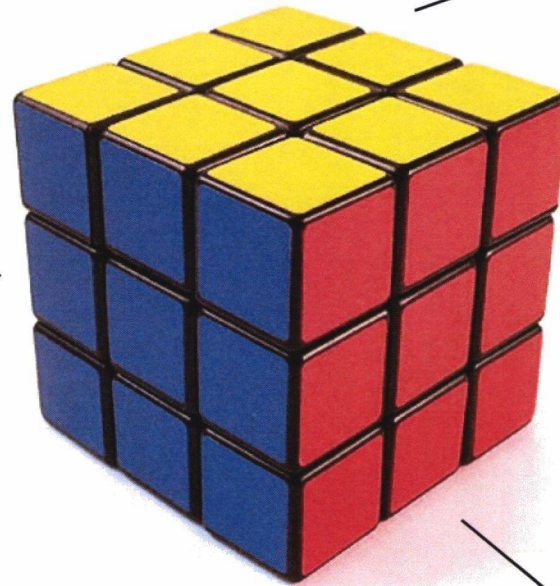


Aldersakkoord Schiphol 2008

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