

Verscheidende rapporten stellen dat de capaciteitsbeperkingen op Heathrow toch tot een ‘connectivity deficit’ hebben geleid: vooral op secundaire Europese en intercontinentale bestemmingen presteert Londen slechter of gelijk in vergelijking met de grote hubs op het Europese continent<sup>86</sup>, vooral in de opkomende markten. Anderen stellen<sup>87</sup> juist dat het met het ‘connectivity deficit’ wel meevalt: het Londense luchthavensysteem heeft als geheel wereldwijd de beste connectiviteit, op New York na, met een zeer divers en flexibel aanbod van luchtvaartmaatschappijen.

Verder is het de vraag in hoeverre ‘slot trading’ op dezelfde wijze in het voordeel is van ‘hubcarriers’ op luchthavens als Amsterdam, waar sprake is van een veel beperktere herkomstbestemmingsmarkt dan in Londen. SEO (2007) stelt dat slot trading op hubs als Amsterdam een kostbare zaak kan zijn: door het karakter van de huboperatie (veel kleine vliegtuigen en hoge frequenties) en de beperktere herkomstbestemmingsmarkt heeft KLM op Schiphol beperktere mogelijkheden om gekochte slots in piekuren in te zetten voor lange-afstandsoperaties met grotere vliegtuigen. Ook is de vraag in hoeverre een secundaire markt voor slots goed werkt op een luchthaven als Schiphol waar een in feite artificiële en geen fysieke limiet op het aantal vliegtuigbewegingen van kracht is. De onzekerheid voor luchtvaartmaatschappijen dat deze cap door politieke besluitvorming opgeheven of aangepast zou kunnen worden, kan de bereidheid om slots te verhandelen ondermijnen.

Tot slot laat de ontwikkeling van Stansted (en Malpensa) zien dat –met of zonder verkeersverdelingsregels- de migratie van verkeer van de ene naar de andere luchthavens lang niet altijd plaatsvindt zoals vooraf ingeschat. Met andere woorden, de markt reageert anders dan verwacht. Luchtvaartmaatschappijen zoeken naar mazen in verkeersverdelingsregels, heffen operaties op of zoeken alternatieven op omliggende luchthavens. De passagier hoeft niet mee te bewegen met het aanbod. De ervaringen met Stansted laten zien dat het ontwikkelen van een luchthaven op 65 kilometer van het centrum van Londen problematisch kan zijn. Zelfs de basis van Ryanair is geen gegeven.

## Bijlage A.9 Voorbeelden van verkeersverdelingsregels buiten Europa

Ook buiten Europa zijn voor verschillende luchthavensystemen vanuit overheidswege verkeersverdelingsregels ingesteld (tabel A.1). De juridische en institutionele context van deze luchthavens is zeer verschillend van de Europese. Een evaluatie in het kader van de twin-airport strekt dan ook niet tot de aanbeveling. Wel hebben de verkeersverdelingsregels als inspiratie gediend voor de te concretiseren regels voor een Nederlands systeem, vooral als het gaat om de ‘perimeter rule’.

<sup>86</sup> Zie bijvoorbeeld Frontier Economics (2012). One hub or none. The case for a single UK hub airport. Available at: <http://www.frontier-economics.com/australia/au/news/1354/>

<sup>87</sup> Zie commentaar Harry Bush tijdens het Airneth seminar ‘Selectivity policies across Europe’ op 11 oktober in Den Haag.

**Tabel A.1** Voorbeelden van verkeersverdelingsregels buiten Europa

Luchthaven	Verkeersverdelingsregel
Washington Dulles	'Perimeter rule': alleen vluchten met afstand korter dan 1250 mijl, behoudens enkele uitzonderingen waaronder Denver, Seattle, Salt Lake City, Phoenix en Las Vegas
New York LaGuardia	'Perimeter rule': alleen vluchten met afstand korter dan 1500 mijl, behoudens enkele uitzonderingen waaronder Denver, Aruba, Vail, Las Vegas en Salt Lake City
Chicago O'Hare	Voor Chicago zijn geen momenteel geen verkeersverdelingsregels van toepassing. Wel is een voorstel van het 'US House Committee on Transportation and Infrastructure' voor een 'hub preference rule' onderwerp van discussie: bij het invullen van de capaciteit die het O'Hare Modernization Plan aan de luchthaven toevoegt, zou voorrang gegeven moeten worden aan de 'hubcarriers' (American en United) <sup>88</sup>
Tokyo Narita/ Tokyo Haneda	Strikte scheiding tussen nationaal (Haneda) en internationaal (Narita) verkeer. Sinds begin van het millennium zijn beperkingen op internationaal verkeer op Haneda minder streng geworden, en sinds oplevering 4 <sup>e</sup> baan in 2010 grotendeels opgeheven <sup>89</sup>
Itami/Kansai	Strikte scheiding tussen nationaal (Itami) en internationaal (Kansai) verkeer, sinds de opening van Kansai Airport in 1994 <sup>90</sup>
Seoul Incheon/ Seoul Gimpo	Scheiding tussen nationaal (Gimpo) en internationaal (Incheon) verkeer sinds opening van Incheon in 2001. Gimpo handelt tevens shuttle vluchten af naar China, Japan en Taiwan

## Bijlage A.10 Conclusies

Uitgangspunt is dat luchthavenbeleid nationaal beleid is, en dat dus de overheden van de Lid Staten hierin een discretionaire bevoegdheid hebben, mits zij aan de algemene EU beginselen die hierboven zijn genoemd voldoen. Omdat verdeling van verkeer op welke manier dan ook altijd op een of andere manier onderscheid maakt – anders is de verdeling niet nodig –, ligt inbreuk op het discriminatiebeginsel op de loer. Datzelfde geldt voor de toepassing van het proportionaliteitsbeginsel, omdat hier middelen – bijvoorbeeld segmentering of invoering van quota – aan het doel (het algemeen belang) worden getoetst. Kortom, de grens tussen differentiëren en discriminatie kan alleen van geval tot geval worden bekeken.

De luchthavensystemen van Parijs en Milaan hebben de meeste aanleiding gegeven tot vragen over de EU-normen betreffende discriminatie, proportionaliteit en transparantie. Criteria voor verdeling die op drempels, quota en bestemmingen van het verkeer zijn gebaseerd, roepen vragen op. Die vragen kunnen alleen in het licht van alle voorliggende omstandigheden worden beantwoord, waarbij de bescherming van het milieu, waaronder de vermindering van geluidshinder, en de verhinderende van congestie belangrijke factoren zijn.

Met betrekking tot de implicaties van verkeersverdelingsregels kan een aantal conclusies worden getrokken:

- <sup>88</sup> Zie voor een discussie Shea (2008). Analysis of the proposed hub carrier 'slot' preference at Chicago O'Hare. *Journal of Air Law and Commerce* 73, 611-641.
- <sup>89</sup> K. Yamaguchi (2013). Evolution of metropolitan airports in Japan. Airport development in Tokyo and Osaka. Paper prepared for the ITF Roundtable on Airport Expansion Strategies, February 2013, Paris.
- <sup>90</sup> K. Yamaguchi (2013). Evolution of metropolitan airports in Japan. Airport development in Tokyo and Osaka. Paper prepared for the ITF Roundtable on Airport Expansion Strategies, February 2013, Paris.



- helder definiëren van de doelstelling van verkeersverdelingsregels is essentieel. Verkeersverdelingsregels die verschillende doelstellingen tegelijkertijd nastreven dienen vermeden te worden. De Milaan casus laat zien dat gecombineerde doelstellingen een averechtse uitwerking kunnen hebben. In de context van de twin-airport Schiphol-Lelystad kan het vraagstuk van gecombineerde doelstellingen ook spelen: in hoeverre is de doelstelling uitsluitend het borgen van de Schipholcapaciteit voor mainportgebonden verkeer? Of in hoeverre is de (impliciete) doelstelling eveneens dat exploitatie van de luchthaven Schiphol niet mag verslechteren?
- luchtvaartmaatschappijen gaan op zoek naar mazen in de verkeersverdelingsregels wanneer het een aantrekkelijke markt betreft. Gezien de ligging van Schiphol in het metropolitane gebied en het hubnetwerk op Schiphol, is dit risico ook voor verkeersverdelingsregels voor de twin-airport aanwezig. Ook voor segment 5/ 'leisure' operaties zijn de te behalen 'yields' op Schiphol waarschijnlijk hoger dan op Lelystad. Bovendien sluit een verhuizing naar Lelystad 'cherry picking' van transfervoer uit: het profiteren van 'interline' of 'self-help' transfers door andere luchtvaartmaatschappijen dan de 'home-based hubcarrier';
- vraag en aanbod volgen lang niet altijd de verkeersverdelingsregels. Ook voor de twin-airport is dit punt aan de orde. Maatschappijen kunnen besluiten geheel af te zien van operaties vanaf de ('lower yielding') markt op Lelystad, indien zij niet op Schiphol terecht kunnen. Of voor alternatieven te kiezen elders in het achterland (bijvoorbeeld Eindhoven of Rotterdam). Een deel van de consumenten zal niet bereid zijn naar Lelystad te reizen gezien de langere voorttransporttijd en geringer faciliteitenaanbod. En wanneer de toegang tot Lelystad niet gereguleerd wordt, behoort een Ryanair scenario a la Bergamo Orio-al-Serio tot de mogelijkheden: de capaciteit op Lelystad wordt dan benut voor nieuw low-costverkeer, in plaats van migrerend verkeer vanaf Schiphol naar Lelystad. Verkeersverdelingsregels zijn bovendien gericht op de huidige marktsituatie en niet op de (onbekende) toekomstige. Dat betekent dat ze kansrijke toekomstige ontwikkelingen kunnen blokkeren (zoals low-cost op Malpensa en Linate) en uiteindelijk resulteren in een achterstand van de betrokken luchthavens op de concurrenten;
- de casus Londen maakt duidelijk dat bij capaciteitstekorten op de primaire luchthaven, de markt zelf haar weg zal zoeken en zal resulteren in een specialisatie van de verschillende luchthavens in het systeem. Het borgen van de marktwerking door middel van een transparante secundaire markt voor slots, voldoende alternatieve luchthavencapaciteit en voldoende onderlinge concurrentie tussen de luchthavens is dan belangrijk.

## Bijlage B Mate van 'split operation' als gevolg van verschillende verkeersverdelingsregels

Het is in bijna geen van de VVR-opties uit te sluiten dat er luchtvaartmaatschappijen zijn die een gesplitste operatie verdeeld over Schiphol en Lelystad moeten uitvoeren (tabel 5.4). Alleen in VVR-6 en VVR-9.45 is dit niet het geval. Bij VVR-6 geldt dat dit de enige verkeersverdelingsoptie is die selecteert op het niveau van de luchtvaartmaatschappij als geheel. VVR-6 is tegelijkertijd ook één van de minst effectieve verkeersverdelingsregels in termen van het identificeren van segment 5 (doorkruist verschillende segmenten). VVR-9.45 is redelijk effectief in het identificeren van segment 5 en leidt, uitgaande van het huidige schedule, niet tot een gesplitste operatie omdat het segment Transavia, Vueling, Corendon en Pegasus als geheel identificeert. Bovendien opereren deze luchtvaartmaatschappijen uitsluitend met 'narrow bodies', wat een operatie vanaf Lelystad mogelijk zou moeten maken.

Tabel B.1 laat verder zien dat de onderzochte verkeersverdelingsregels vooral 'leisure airlines' als Transavia, Arkefly, Corendon en Pegasus Airlines raken. De verkeersverdelingsregels identificeren verkeer van 'low-cost carriers' als Vueling en Flybe vaak als niet-mainportgebonden. Opmerkelijk is dat easyJet en Norwegian Air Shuttle gemiddeld over de scenario's minder niet-mainportgebonden zijn, vooral omdat deze 'low-cost carriers' voornamelijk op dikkere, meer zakelijke Europese routes vliegen vanaf Schiphol. Netwerkcarrriers die het meest worden geraakt zijn Turkish Airlines, TAP Portugal, British Airways, LOT, Garuda en voornamelijk Royal Air Maroc. De aanzienlijke aantasting van het Royal Air Maroc netwerk vanaf Schiphol heeft te maken met de veelheid aan laagfrequente routes die de luchtvaartmaatschappij opereert naar secundaire Marokkaanse bestemmingen. Wanneer de verkeersverdelingsregels effect hebben op niet-EU maatschappijen en niet-EU bestemmingen zal dit getoetst moeten worden aan het internationale recht, waaronder de betrokken luchtvaartpolitieke overeenkomsten. In het geval van Turkije zou zich het punt kunnen voordoen dat Lelystad niet als punt in de luchtvaartovereenkomst met Nederland is gedefinieerd.

We merken op dat de analyse in tabel B.1 geen rekening houdt met het feit dat sommige opties operationeel onhaalbaar zijn omdat de korte baanlengte van Lelystad geen langeafstandsoperaties faciliteert (zie paragraaf 7.4).

KLM is gemiddeld voor slechts twee procent niet-mainportgebonden. In enkele gevallen gaat het daarbij om routes die gedurende 2011 zijn gestart of afgebroken en die dus niet een heel jaar zijn bediend.

Concluderend laat de analyse op luchtvaartmaatschappijniveau zien dat vooral de luchtvaartmaatschappijen die zich richten op 'leisure' verkeer niet-mainportgebonden zijn en volgens de verkeersverdelingsregel (een deel van) hun verkeer niet meer op Schiphol zouden kunnen afhandelen. Het effect voor 'low-cost carriers' die zich meer richten op city tripverkeer naar de primaire Europese steden is aanzienlijk beperkter. Verder krijgen enkele netwerkcarrriers

in sommige scenario's ook te maken met de verkeersverdelingsregel, wat in het licht van de beleidsdoelstelling niet wenselijk is. Tot slot is een effectieve verkeersverdelingsregel in het licht van de beleidsdoelstelling niet haalbaar zonder dat er luchtvaartmaatschappijen zijn die een gesplitste operatie moeten voeren, verdeeld over Schiphol en Lelystad.



Tabel B.1 Voornamelijk 'leisure airlines' en 'low-cost carriers' worden geraakt door verkeersverdelingsregels

Scenario	KLM	Transavia	EasyJet	Air France	Delta Airlines	Lufthansa	British Airways	Arkelfly	SAS	Alitalia	Aer Lingus	Vueling	United Airlines	Swiss	Corendon Airlines	Austrian Airlines	Iberia	Turkish Airlines	Flybe	TAP	Czech Airlines	LOT	Royal Air Maroc	Aeroflot	Finnair	Estonian Air	Norwegian Air Shuttle	Jet2	Pegasus Airlines	EI AI		
<b>VVR1</b>																																
1	0%	21%	1%	1%	0%	1%	0%	44%	0%	0%	30%		47%		0%	5%	7%		9%	0%	12%					0%	0%	2%	40%	1%		
2	0%	27%	1%	1%	0%	1%	0%	54%	0%	0%	30%		47%		0%	18%	7%		9%	0%	57%					0%	0%	2%	40%	1%		
3	0%	39%	1%	1%	0%	1%	0%	60%	0%	0%	39%		62%		0%	18%	7%		9%	0%	57%					35%	0%	2%	40%	1%		
4	1%	57%	4%	5%	0%	1%	0%	60%	0%	0%	49%		62%		0%	18%	33%	27%	9%	0%	57%					35%	100%	2%	40%	1%		
<b>VVR2</b>																																
5	0%	100%	100%	12%	0%	15%	49%	100%	0%	0%	100%		100%	100%		0%	18%	100%	27%	9%	0%	100%				0%	100%	100%	100%	100%		
6	0%	100%	100%	8%	0%	15%	49%	100%	0%	0%	100%		100%	100%		0%	18%	100%	27%	9%	0%	100%				0%	100%	100%	100%	100%		
7	0%	100%	100%	12%	0%	15%	49%	72%	0%	0%	100%		100%	100%		0%	18%	100%	27%	9%	0%	100%				0%	100%	100%	100%	100%		
8	0%	100%	100%	8%	0%	15%	49%	72%	0%	0%	100%		100%	100%		0%	18%	100%	27%	9%	0%	100%				0%	100%	100%	100%	100%		
9	1%	63%	1%	12%	0%	1%	0%	94%	0%	0%	30%		100%		0%	18%	7%		9%	0%	57%					0%	0%	2%	40%	1%		
10	0%	59%	0%	0%	0%	0%	0%	91%	0%	0%	18%		99%				18%						57%				0%	0%	40%			
11	0%	63%	1%	12%	0%	1%	0%	72%	0%	0%	30%		100%		0%	18%	7%		9%	0%	57%					0%	0%	2%	40%	1%		
12		59%	0%	0%	0%	0%	0%	70%	0%	0%	18%		99%				18%					57%					0%	0%	40%			
<b>VVR3</b>																																
13	0%	81%	42%	12%	0%	0%	25%	82%	0%	0%	47%		99%				18%	100%	27%	9%	0%	100%				0%	1%	100%				
14	0%	81%	42%	8%	0%	0%	25%	81%	0%	0%	47%		99%				18%	100%	27%	9%	0%	100%				0%	1%	100%				
15	0%	81%	42%	12%	0%	0%	25%	70%	0%	0%	47%		99%				18%	100%	27%	9%	0%	100%				0%	1%	100%				
16	0%	81%	42%	8%	0%	0%	25%	70%	0%	0%	47%		99%				18%	100%	27%	9%	0%	100%				0%	1%	100%				
17	1%	64%	0%	12%	0%	0%	0%	88%	16%	0%	18%		96%				15%	33%	27%	9%	0%	57%			35%	0%	0%	40%				
18	1%	61%	0%	8%	0%	0%	0%	88%	0%	0%	9%		96%				15%					57%				0%	0%	40%				
19	0%	63%	0%	12%	0%	0%	0%	68%	16%	0%	18%		96%				15%	33%	27%	9%	0%	57%			35%	0%	0%	40%				
20	0%	61%	0%	8%	0%	0%	0%	67%	0%	0%	9%		96%				15%					57%				0%	0%	40%				
<b>VVR5</b>																																
21	55%							31%	19%	30%			51%				9%					32%							64%			
<b>VVR6</b>																																
22	4%	100%	87%	26%	6%	15%	24%	100%	25%	0%	27%	49%		100%		0%	5%	100%	27%	9%	0%	57%				100%	100%	100%	40%	100%		
23	4%	100%	100%	27%	6%	15%	24%	100%	48%	0%	100%	100%		100%		0%	18%	100%	27%	9%	0%	57%				100%	100%	100%	40%	100%		
24	2%	79%	46%	12%	6%	1%	0%	87%	0%	27%	47%		93%				2%	100%	27%	9%	0%	57%				100%	0%	2%	40%			
25	2%	79%	46%	12%	6%	1%	0%	87%	0%	100%	47%		96%				15%	100%	27%	9%	0%	57%				100%	0%	2%	40%			
<b>VVR8</b>																																
26	100%							100%					100%									100%						100%	100%	100%		
27	100%							100%			100%		100%						100%			100%					100%	100%	100%	100%		
28	100%							100%			100%		100%				100%	100%				100%					100%	100%	100%	100%		
29	100%							100%	100%		100%	100%	100%				100%	100%				100%	100%			100%	100%	100%	100%	100%		
30	100%	100%						100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%								100%	100%			100%	100%	100%	100%	100%		
31	100%	100%						100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%							100%	100%			100%	100%	100%	100%	100%		
32	100%	100%						100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%						100%	100%			100%	100%	100%	100%	100%		
33	100%	100%						100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%						100%	100%			100%	100%	100%	100%	100%		
34													100%									100%				100%			100%	100%		
35													100%									100%				100%			100%	100%		
36													100%									100%				100%			100%	100%		
37													100%									100%				100%			100%	100%		
<b>VVR11</b>																																
38	96%	87%			15%	24%	98%	25%			37%		100%		0%	5%	100%	27%				57%					99%	37%	100%			
39	73%	87%			15%	24%	85%	25%			37%		56%		0%	5%	100%	27%				51%					99%	37%	100%			
40	29%	56%			15%	40%	25%				37%		16%		0%	5%	100%					51%					99%	27%	1%			
<b>VVR12</b>																																
41	8%	76%	1%	29%	0%	1%	0%	58%	43%	0%	94%		100%		0%	18%	0%	73%	9%	0%	51%				35%	0%	2%	40%	1%			
42	1%	55%	1%	22%	0%	1%	0%	51%	21%	0%	43%		82%		0%	18%	0%				0%	27%				0%	0%	2%	40%	1%		
43	0%	41%	1%	1%	0%	1%	0%	51%	0%	0%	24%		44%		0%	5%	0%				0%	6%				0%	0%	2%	40%	1%		
44	100%							100%	100%	100%			100%				100%	100%				100%							100%			
45	100%										100%		100%				100%					100%								100%		
46													100%									100%								100%		
GEM.	1%	68%	32%	6%	5%	12%	17%	69%	3%	7%	6%	51%	2%	18%	88%	9%	9%	26%	51%	23%	4%	11%	70%		11%	23%	30%	38%	68%	40%		

Het percentage van het aantal vluchten van de betrokken luchtvaartmaatschappij dat in het gegeven scenario niet meer plaats zou kunnen vinden op Schiphol

## Vervolg verkenning van regels voor verkeersverdeling twin airport Schiphol-Lelystad Airport

### *Terms of Reference*

#### **Achtergrond**

De luchthaven Lelystad heeft een sterke relatie met Schiphol omdat een eigen markt van voldoende omvang in Flevoland niet aanwezig is. Lelystad heeft daarmee tegelijkertijd een afgeleide functie én een strategische functie van nationaal belang voor de luchthavenontwikkeling. Een zelfstandige regionale positie is niet passend bij de ontwikkeling van Lelystad Airport. Een ontwikkeling van de luchthaven in Flevoland kan alleen succesvol zijn in samenhang met en als afgeleide van Schiphol (daarom ook: 'twin-luchthaven' Schiphol-Lelystad). Voor een rendabele ontwikkeling van een luchthaven is een minimum nodig van circa 25.000 vliegtuigbewegingen of 2-2,5 miljoen passagiers. Die zijn er in Lelystad niet en daarom is het marktgebied van Schiphol nodig om Lelystad te kunnen ontwikkelen.

Dat brengt met zich mee dat – nog meer dan bij Eindhoven Airport – Schiphol en Lelystad in vergaande mate als één luchthaven kunnen worden beschouwd: Lelystad als satelliet luchthaven van Schiphol. Dit vergt een verregaande afstemming voor de verdeling van verkeer, zowel qua verdeling over de locaties van de twin airport, als qua spreiding over de dag. Een regeling voor de verdeling van het verkeer, waarmee de verschillende Nederlandse luchthavens in samenhang de totale marktpraak accommoderen, is daarbij een van de mogelijke instrumenten.

Vanuit de in het Aldersadvies Lelystad geformuleerde opdracht aan het Rijk/Schiphol Group tot uitwerking van het selectiviteitinstrumentarium, inclusief verkenning van een Europeesrechtelijk luchthavensysteem (voor verkeersverdeling) voor de twin-luchthaven Schiphol-Lelystad dient de vraag te worden beantwoord of en hoe het inzetten van regels voor de verdeling van verkeer bijdraagt aan een effectieve selectiviteitstrategie die het principe van een Twin-Airport ondersteunt.

Een eerste inventarisatie heeft gezien of regels voor verkeersverdeling conform Verordening 1008/2008 toepasbaar zijn. In een notitie van *De Brauw Blackstone Westbroek* in opdracht van Schiphol Group wordt uitgesproken dat deze regels toepasbaar zijn. Het gaat er nu om dat verkend wordt welke concrete verkeersverdelingsregels mogelijk zijn die voldoen aan de in de verordening gestelde regels. Deze regels moeten voorts passen in de beleidsambities voor Schiphol, zoals uitgesproken in de Luchtvaartnota (en de actualisatie daarvan).

Op grond van deze studie wordt gezien of dit instrument kan worden ingezet, waarbij het uitgangspunt is dat concrete implementatie uiteraard moet voldoen aan de geldende wettelijke kaders (nationaal, Europees en internationaal).

#### **Doel van het onderzoek**

Het doel van het te verrichten onderzoek is om op basis van de geformuleerde conclusies door *De Brauw Blackstone Westbroek* concrete opties voor verkeersverdelingsregels te verkennen die voldoen aan de eisen van Verordening 1008/2008 en bijdragen aan de gestelde (beleids)doelstellingen. Dit zodat een onderbouwd besluit kan worden genomen over de wenselijkheid en haalbaarheid van verkeersverdelingsregels voor Schiphol/Lelystad.

#### **Gevraagd product**

Rapportage waarin de concrete opties worden beschreven, de juridische houdbaarheid wordt uiteengezet en ingegaan wordt op de mogelijkheden tot implementatie worden beschreven.



## Methodiek

Het staat de opdrachtnemer vrij om zelf voorstellen te doen voor de wijze waarop het doel van het onderzoek bereikt wordt. Niettemin lijkt een scenario-analyse van verschillende opties voor de hand te liggen, waarbij geldt dat deze getoetst moeten worden aan het beoogde concept van de 'twin-airport' Schiphol-Lelystad.

## Beschikbare informatie

DGB-LV beschikt over de volgende rapportages die mogelijk relevant zijn voor de uitvoering van dit onderzoek:

- Aldersadvies Schiphol (2008)
- Aldersadvies Eindhoven
- Aldersadvies Lelystad (2012)
- Convenant Selectiviteit (2008)
- Onderzoek de Brauw (AAS)
- SEO onderzoek Luchthavensystemen
- Advies Pablo Mendes de Leon

De opdrachtnemer dient zelf te bepalen welke bronnen hij voor de benodigde informatie wil benutten. Voor zover beschikbaar kan DGB-LV/AAS informatie leveren.

## Organisatie en planning

De studie wordt uitgevoerd in een gezamenlijke opdracht van de afdeling Luchthavenontwikkeling en Milieu van I&M, DGB-LV en Schiphol Group. Dagelijks begeleiders zijn [REDACTED] (I&M) [REDACTED] (AAS).

De volgende planning is voorzien:

- Begin december : aanpak en startbijeenkomst
- Begin maart : presentatie uitkomsten
- Eind maart : Eindrapportage

Uiteraard kan de opdrachtnemer een ander voorstel doen voor de volgorde van analyse, aantal bijeenkomsten en tijdplanning. Wel dient het onderzoeksmateriaal eind februari 2013 afgerond te zijn.

## Criteria

De offerte zal worden beoordeeld op basis van de volgende criteria:

- Juridische kennis en expertise op het gebied van EU Luchtvaartrecht
- Kennis Luchtvaarteconomie
- Prijs

## Begeleidingscommissie

[REDACTED]