

## **Bijlage 2: Toelichting op de matrix selectiviteitsmaatregelen**

In bijlage 1 treft u de matrix aan die door Schiphol Group gepresenteerd is aan de Alderstafel van 1 juni jl. In de matrix treft u een overzicht van het scala aan selectiviteitsmaatregelen. Deze maatregelen zijn verdeeld langs de twee in de brief beschreven principes, te weten 1) het herverdelen van bestaand verkeer en 2) het selectief toedelen van nieuw verkeer. Hierbij wordt steeds onderscheid gemaakt tussen mainportgebonden verkeer en niet-mainportgebonden verkeer.

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 via de markt te laten plaats vinden. De volgende aspecten worden onderscheiden:

- *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.
- *Nachtcapaciteit:* In het kader van het Aldersadvies Schiphol wordt de nachtcapaciteit op Schiphol teruggebracht tot 32.000 vliegtuigbewegingen. Vanzelfsprekend is het de bedoeling om binnen deze nachtcapaciteit dat verkeer te prioriteren dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling, zowel op basis van geluidskenmerken, als op basis van mainportgebondenheid.
- *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.
- *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 product-markt combinatie per luchthaven, in lijn met het stimuleren van mainportgebonden verkeer op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens.
- *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 lawaaiige toestellen zoveel mogelijk te weren via een verbod op het aanvangen van nieuwe operaties met lawaaiige 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.
- *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.
- *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.