

## 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"> <li>• Slots behouden</li> <li>• Slots ruilen, leasen</li> <li>• Slotabuse systeem en sancties handhaven</li> <li>• Secondary slottrading</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Slots behouden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Piekuurcapaciteit pas verhogen wanneer daar behoefte naar is vanuit de hub-operatie</li> <li>• Aanpassingen in de dienstregelingen van het hub-netwerk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infra aanpassingen/ investeringen in lijn met de behoeftes vanuit het stelsel van samenwerkende luchthavens</li> <li>• Service differentiëren per luchthaven</li> </ul>
	Niet-mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Slotabuse systeem en sancties handhaven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vrijgekomen nachtslots op Schiphol alloceren aan mainportgebonden verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Secondary slottrading</li> <li>• Aanpassingen in de dienstregelingen van niet-mainportgebonden verkeer stimuleren om buiten de pieken te opereren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanpassing/ aanscherping operationele restricties op Schiphol voor lawaaige toestellen</li> <li>• P-RNAV verplichten onder bepaalde omstandigheden</li> <li>• Operationele restrictie voor klein verkeer in de pieken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In 2011-2012 uitwerken in gebruiksprognose AAS 2012-2016</li> </ul>
Selectieve toedeling nieuw verkeer	Mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Slots met voorrang uitgeven d.m.v. priority rules en local guidelines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vrijgekomen nachtslots van niet-mainportgebonden verkeer op Schiphol alloceren aan mainportgebonden verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Piekuurcapaciteit pas verhogen wanneer daar behoefte naar is vanuit de hub-operatie</li> <li>• Off-peak programma evalueren en bezien in nieuw mainportgerelateerd Airline Reward Programma conform prioritering netwerkvisie</li> <li>• Afspraken over CDA's en in de capaciteitsdeclaratie opnemen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• Tarieven differentiëren</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infra aanpassingen/ investeringen in lijn met de behoeftes vanuit het stelsel van samenwerkende luchthavens</li> <li>• Service differentiëren per luchthaven</li> </ul>
	Niet-mainport gebonden verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• D.m.v. priority rules en local guidelines ontmoedigen</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanpassing/ aanscherping operationele restricties op Schiphol voor lawaaige toestellen</li> <li>• P-RNAV verplichten onder bepaalde omstandigheden</li> <li>• Operationele restrictie voor klein verkeer in de pieken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Start zodra er voldoende alternatieve regionale capaciteit is gerealiseerd</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In 2011-2012 uitwerken in gebruiksprognose AAS 2012-2016</li> </ul>
Algemeen		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Slotcoördinatie</li> <li>• 80/20 regel hanteren voor historische slotrechten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beperking in de nacht handhaven (32.000 vliegtuigbewegingen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Operationeel concept</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Preferential runway use</li> <li>• Operationeel concept</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Masterplan Schiphol</li> </ul>