

Essentiële elementen van de mainport

De mainport Schiphol: meer dan een luchthaven en uniek door KLM hub-netwerk

De luchthaven Schiphol, het KLM/SkyTeam hub-netwerk en de omliggende metropoolregio Amsterdam zijn samen uitgegroeid tot de mainport Schiphol. De mainport Schiphol is dan ook meer dan slechts een luchthaven met een wereldwijd netwerk. De mainport functioneert als een geheel van elkaar versterkende bedrijven en activiteiten. Samen zorgen zij ervoor dat er een internationaal en multimodaal knooppunt ontstaat van stromen mensen, goederen, geld, informatie, kennis en cultuur. De mainport Schiphol is uitgegroeid tot een hoogwaardig knooppunt dat Nederland via een uitgebreid netwerk verbindt met de belangrijke economische, politieke en culturele centra in Europa en de rest van de wereld. Daarmee zijn de activiteiten op Schiphol een belangrijke motor voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Het maakt bovendien de regio Amsterdam tot een aantrekkelijke vestigingslocatie voor internationaal georiënteerde bedrijven en instituten.

Essentieel voor een mainport is een kwalitatief hoogwaardig netwerk van verbindingen. Dankzij dit netwerk, dat voor het grootste deel gevormd wordt door het fijnmazige Europese en intercontinentale netwerk van KLM en SkyTeam partners, behoort Schiphol tot de vier belangrijkste luchthavens van Europa. Met Nederland als kleine thuismarkt is dat een unieke prestatie.

Huidige situatie vraagt om bevestiging mainportdefinitie en actualisering mainportstrategie

Behoud van de mainport positie is zeker niet vanzelfsprekend. Het perspectief voor Schiphol om zich als mainport blijvend te positioneren komt in toenemende mate onder druk te staan. De belangrijkste factoren die daarbij spelen zijn:

- Economische ontwikkeling, met name binnen Europa
- Actuele situatie luchtvaart (pax en cargo) en van AirFrance-KLM in het bijzonder, met toenemende concurrentie uit de Golf regio, Turkije en van low cost carriers
- Toenemende concurrentie luchthavens/hubs onderling (binnen Europa en daarbuiten)
- Specifiek voor de luchthaven Schiphol: knelpunten in capaciteit, kwaliteitsperceptie staat onder druk

De huidige versie van de mainportstrategie dateert van 2005 en is sindsdien niet aangepast. Gezien de economische ontwikkelingen in het algemeen – en die van de luchtvaart in het bijzonder – en vanwege de behoefte om het gezamenlijke belang van luchthaven en hub carrier nog eens te benadrukken, is het gewenst om de definitie van de mainport te bevestigen en de mainportstrategie zelf te actualiseren.

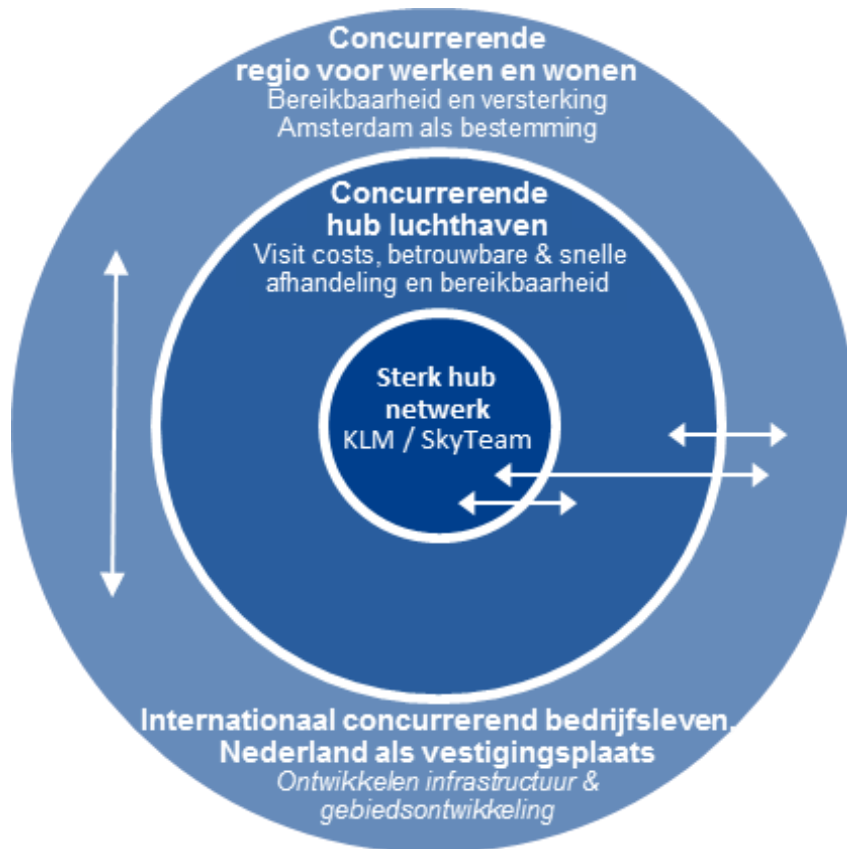
Het is voorts van belang dat met de mainportstrategie adequaat wordt geanticipeerd op de dynamiek in de luchtvaart en het beleid – of wijzigingen daarvan – van de rijksoverheid ten aanzien van luchtvaart in Nederland, of de prioriteiten die daarbij gesteld worden. Daartoe is het noodzakelijk dat de strategie periodiek wordt getoetst en wordt afgestemd op de actuele ontwikkelingen of veranderingen in beleid.

Elementen van de mainport

De mainport is opgebouwd uit een drietal onderling samenhangende elementen:

1. Een sterk KLM/SkyTeam netwerk als driver voor de mainport
2. Een concurrerende luchthaven
 - Schiphol als 'attractive & efficient hub airport' (voor passagiers en vracht)
 - Schiphol als OD luchthaven en multimodaal transportknooppunt
3. Concurrerende regio
 - Aantrekkelijke regio voor wonen, werken en toerisme
 - Internationaal business climate: Nederland als concurrerende vestigingsplaats

Dit wordt schematisch weergegeven in de volgende figuur:



Onderstaand worden de elementen van de mainport nader belicht.

1 Een sterk KLM/SkyTeam netwerk als driver voor de mainport

- **Een sterk, fijnmazig netwerk dat Nederland verbindt met de rest van de wereld**

Via Schiphol zijn Nederland, de Randstad en Amsterdam verbonden met Europa en met de rest van de wereld. Tot de bestemmingen behoren belangrijke economische regio's, politiek-bestuurlijke en culturele centra en omvangrijke passagiers- en vrachtmarkten. Door succesvolle samenwerking tussen Schiphol Group, de overheid en KLM heeft de luchthaven Amsterdam Airport Schiphol zich in de afgelopen decennia ontwikkeld tot een krachtige mainport in Europa. Het netwerk van KLM en SkyTeam partners is de driver achter deze ontwikkeling.

- **KLM en SkyTeam partners verzorgen 70% van het verkeer op Schiphol**

Het netwerk van de mainport Schiphol wordt voor het overgrote deel bepaald door KLM, haar partners in de wereldwijde SkyTeam alliantie en andere strategische partners. Dit netwerk, dat de backbone is van de mainport, wordt gevormd door een zorgvuldig opgebouwd 'hub-and-spoke' systeem. Dit is het meest efficiënte systeem om zoveel mogelijk verbindingen te kunnen aanbieden. "Connectivity" oftewel de kwaliteit van de doorverbindingen is essentieel voor het succes van het hub-and-spoke concept. Daarbij gaat het om de combinatie van korte en betrouwbare overstaptijden en een groot aantal en frequente doorverbindingen voor passagiers, bagage en vracht, door KLM gerealiseerd middels een optimaal functionerend (zeven) blokkensysteem.

KLM is de grootste en belangrijkste gebruiker van Schiphol, maar niet de enige. KLM-groep en SkyTeam partners verzorgen ongeveer 70% van het verkeer en de verwachting is – mede in het

belang van de mainport en het aanbod van een concurrerend netwerk van verbindingen – dat de verhouding SkyTeam versus concurrentie de komende jaren stabiel zal blijven.

- **Focus ligt op uitgebreid bestemmingennetwerk, bediend door hub- en mainportgebonden verkeer**

In een groeiende luchtvaartmarkt moet de mainport Schiphol zich verder kunnen ontwikkelen, wil het zijn concurrentiepositie behouden ten opzichte van andere Europese hubs, snel groeiende hubs in de Golfregio en Turkije en opkomende luchthavens in de catchment area. De luchtvaartsector kiest niet voor een volumebeleid met ongebreidelde groei, maar – overeenkomstig de afspraken in het Aldersakkoord en in lijn met de Luchtvaartnota – voor selectieve ontwikkeling van de mainport.

Daarbij wordt de in het Aldersakkoord toegepaste verkeerssegmentatie gehanteerd, zoals die medio juli 2012 is herbevestigd door de 'Stuurgroep Selectiviteit' en vastgelegd (per brief van 16 juli 2012) door het Ministerie van IenM:

1. Hub-operatie (passage en vracht): bestemming bediend door SkyTeam en KLM codeshare-partners;
2. Traffic non-hub carriers op ICA-bestemming waarop meer dan 10.000 zakelijke outbound passagiers per jaar worden vervoerd.
3. Traffic non-hub carriers op Europese bestemming waarop meer dan 10.000 zakelijke outbound passagiers per jaar worden vervoerd.
4. Non-hub full freighter traffic.
5. Traffic non-hub carriers op Europese of Intercontinentale bestemming waarop minder dan 10.000 zakelijke outbound passagiers per jaar worden vervoerd.

De focus ligt op een uitgebreid netwerk van bestemmingen dat Nederland verbindt met belangrijke economische, politieke en culturele centra in Europa en de rest van de wereld, voor zowel zakelijke als leisure passagiers. Deze bestemmingen worden in hoofdzaak bediend door KLM en partners. Daarnaast bedienen ook andere luchtvaartmaatschappijen zakelijke bestemmingen binnen en buiten Europa en daarmee dragen zij ook bij aan het netwerk van de mainport. Deze luchtvaartmaatschappijen voegen bestemmingen toe aan het mainportnetwerk en bieden de reiziger keuze-mogelijkheden, maar worden altijd gezien vanuit de focus op hub- en mainportgebonden verkeer. In het belang van de continuïteit van de mainport, is het daarbij belangrijk rekening te houden met – met in achtneming van de mededingingsrechtelijke kaders – de concurrentiepositie van het bestaande netwerk en die van het hubnetwerk in het bijzonder.

Vanwege de keuze voor een selectieve ontwikkeling van Schiphol zal het niet noodzakelijkerwijs aan de mainport gebonden verkeer op termijn van regionale luchthavens (Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport en – in de toekomst – Lelystad Airport) gebruik gaan maken. Deze regionale luchthavens ondersteunen daarmee de mainportfunctie van Schiphol en bieden daarnaast de reizigers een efficiënt, toegesneden en compact product.

- **Sterke hubcarrier en hoogwaardige luchthaven cruciaal in concurrentieslag met andere hubs**

De mainportvisie richt zich op het veiligstellen van de internationale concurrentiepositie van de mainport Schiphol. Een sterke hub carrier, met de luchthaven Schiphol als thuisbasis, is essentieel. Daarbij is het belangrijk dat deze hub carrier onderdeel is van een sterke wereldwijde alliantie en samenwerkingsverbanden heeft met strategische partners.

Om de concurrentieslag met andere hubs succesvol aan te kunnen gaan, is het van belang dat de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol gefaciliteerd worden met een betrouwbaar, kostenefficiënt en kwalitatief hoogwaardig luchthavenproduct.

- **Transfervoer basis voor uitgebreide netwerk van bestemmingen**

Vanwege de kleine thuismarkt is het transferproduct essentieel om het hubnetwerk in stand te houden en verder uit te breiden. Zonder dit transfervoer zou Schiphol nooit een vergelijkbaar, wereldwijd en hoogfrequent netwerk kunnen aanbieden.

- **Vracht essentieel instandhouding netwerk (extra opbrengsten; vooral belly freight)**

Het vrachtnetwerk kan niet los gezien worden van het intercontinentale passagiersnetwerk, ruim 40% van de vracht wordt daarmee – als belly freight of in combi-vliegtuigen – aan- en afgevoerd. De vrachthub op Schiphol profiteert op deze manier van het uitgebreide netwerk voor passagiers. Omgekeerd zou een aantal bestemmingen in het netwerk voor passagiers niet zo uitgebreid en

rendabel te exploiteren zijn zonder het aanvullende vrachtvervoer op deze lijndiensten. Vracht- en passagiersvervoer zijn daarom onlosmakelijk met elkaar verbonden.

2 Een concurrerende luchthaven

Kern van de mainport is een uitgebreid en kwalitatief hoogwaardig netwerk van directe Europese en intercontinentale verbindingen voor passagiers en vracht. Schiphol fungeert daarbij als een 'primaire hub' voor KLM en haar partners in de SkyTeam alliantie, die vanaf de hub frequente wereldwijde luchtverbindingen aanbieden.

De mainport Schiphol faciliteert het uitgebreide, mondiale netwerk van KLM, haar SkyTeam partners en van andere allianties en luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast wordt de mainport ontsloten door een hoogwaardig en uitgebreid rail- en wegennetwerk dat tot ver over de landsgrenzen reikt. Dit netwerk verbindt de mainport via weg en spoor met alle grote Nederlandse steden en met een groot aantal belangrijke Europese steden.

Als onderdeel van de mainport heeft de luchthaven Schiphol twee functies, die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn:

- Schiphol als 'attractive & efficient hub airport' (voor passagiers en vracht)
- Schiphol als OD luchthaven en multimodaal transportknooppunt

2.1 Schiphol als 'attractive & efficient hub airport' (voor passagiers en vracht)

- **Een efficiënte en hoogwaardige luchthaven is cruciaal voor de mainportfunctie**

De luchthaven Schiphol levert, als multimodaal knooppunt, hoogwaardige infrastructuur en processen. Daarmee faciliteert Schiphol het netwerk van bestemmingen (voor passagiers en vracht) van KLM, haar SkyTeam partners en van andere allianties en luchtvaartmaatschappijen. Het luchthavenproduct is voor een groot deel gericht op een snelle, efficiënte en comfortabele afhandeling van het hub- en transferproduct van KLM en partners, waarvan het succesvolle (zeven) blokkensysteem de 'backbone' is. Daarbij gaat het onder meer om een centrale positionering (in de terminal en aan airside) van het transferproduct en van bagagesystemen ten behoeve van korte overstaptijden (MCT). Dit is essentieel voor de mainport en vormt de basis waarop luchtvaartmaatschappijen een hoogwaardig en duurzaam netwerk van bestemmingen kunnen exploiteren.

- **Concurrerend kostenniveau in vergelijking tot andere mainports in Europa**

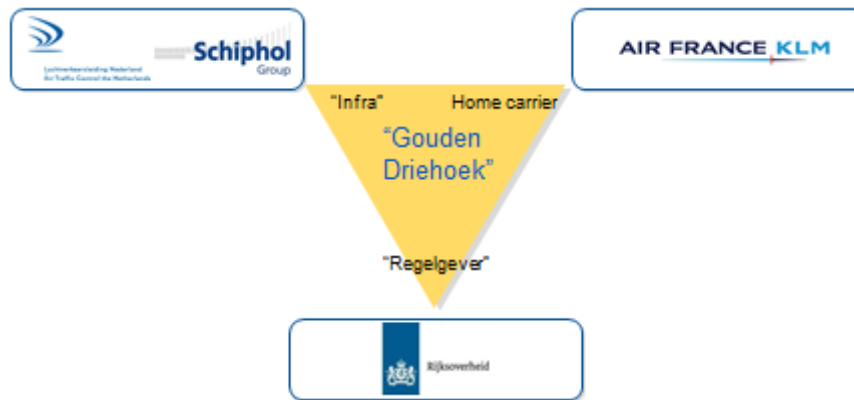
Voor het behoud van de concurrentiepositie van de mainport Schiphol is het van belang dat er sprake is van een concurrerend kostenniveau in vergelijking tot andere Europese hubs. Daarnaast is het van belang de relatieve positie van het kostenniveau van Schiphol ten opzichte van de hubs in de Golfregio en in Turkije te behouden, ofschoon deze hubs in een andere economische, fiscale en politieke context opereren. De bedrijfsvoering van de luchthaven is daarom gericht op strikte beheersing van (operationele) kosten. Daarnaast hanteert Schiphol een zorgvuldige planvorming voor investeringen, met juiste timing, flexibele fasering en modulaire aanpak, om de financiële impact van deze investeringen voor airlines zo beperkt mogelijk te houden. Voorts is het noodzakelijk dat het volume aan verkeer en vervoer op Schiphol voldoende schaalgrootte heeft (en van vergelijkbare orde is als dat van concurrerende hubs) ten behoeve van vergelijkbare (en concurrerende) kosten per eenheid en tarieven.

- **Samenwerking Schiphol-Aéroports de Paris versterkt dual hub concept AF/KLM**

Het strategische samenwerkingsverband tussen Schiphol en Aéroports de Paris versterkt de dual hub van AirFrance en KLM door het gezamenlijk creëren van synergiën zoals kostenbesparingen, uitwisselen van best practices, innovaties en services voor passagiers.

- **Goede relatie tussen de luchthaven operator, netwerk carrier en de overheid**

Cruciaal voor het succes van de mainport is de samenwerking tussen hubcarrier, luchthaven en overheid. Dit wordt geïllustreerd door de 'Gouden Driehoek':



KLM en Schiphol versterken elkaar: KLM levert het overgrote deel van het bestemmingen-netwerk voor de mainport (waaronder een belangrijk deel van de intercontinentale bestemmingen) en Schiphol Group levert hoogwaardige luchthaveninfrastructuur (voor een belangrijk deel ingericht op het hubproduct). De overheid (en specifiek: het ministerie van IenM) levert een belangrijke bijdrage in de randvoorwaardelijke sfeer (luchtvaartverdragen, regulering, luchtverkeersleiding etc.) en is verantwoordelijk voor een goede landzijdige bereikbaarheid via de weg, en heeft als opdrachtgever van NS en ProRail een sturende rol in het bevorderen van de bereikbaarheid per spoor.

Schiphol onderstreept de cruciale rol die KLM en partners als hub carrier van de mainport spelen – zij verzorgen immers 70% van het verkeer – en wil de succesvolle samenwerking de komende jaren voortvarend voortzetten, mede met het oog op de op ons afkomende markttrends en uitdagingen. Zonder een adequate en in samenwerking met KLM en het ministerie van IenM opgezette aanpak kunnen deze trends een significant negatieve impact hebben op het concurrentievermogen van de mainport. Dit zou zondermeer leiden tot een negatieve impact voor de BV Nederland. In dat kader en in aanvulling op de acties die in EU-verband worden ondernomen is het van belang dat partijen – KLM, Schiphol en overheid (ministerie van IenM) – gezamenlijk optrekken in het veiligstellen van de concurrentiepositie van de mainport ten opzichte van de snelgroeiende hubs in de Golfregio en in Turkije. De huidige samenwerking dient daarom verder te worden geïntensiveerd en doorontwikkeld tot een echt partnerschap om succes uit het verleden ook voor de toekomst te garanderen.

2.2 Schiphol als OD luchthaven en multimodaal transportknooppunt

- Reizigers van/naar Nederland hebben een uitgebreid netwerk van bestemmingen ter beschikking**
 De grote kracht van de mainport is het netwerk van KLM, SkyTeam partners en andere luchtvaartmaatschappijen. Voor reizigers die Nederland als vertrekpunt of als bestemming hebben, biedt de luchthaven Schiphol, goede verbindingen met nagenoeg alle regio's en centra op de wereld.
- Een goede en multimodale bereikbaarheid van de luchthaven voor reizigers is essentieel**
 Voor deze reizigers is het van groot belang dat Schiphol beschikt over een uitgebreid en – onder alle omstandigheden – betrouwbaar netwerk van verbindingen met het achterland, via het wegennet, via openbaar vervoer of via HSL-verbindingen. Daarmee zijn de economische, politieke en culturele centra in onder andere Amsterdam, Rotterdam en Den Haag binnen afzienbare tijd te bereiken.
- Compact, efficiënt luchthavenproduct tegen concurrerende prijzen**
 Niet alleen een goede landzijdige ontsluiting, maar ook een efficiënt, state-of-the-art en zo compact mogelijk luchthavenproduct met goede prijs-kwaliteitverhouding is essentieel om deze reizigers, in de concurrentieslag met andere luchthavens in de catchment area, via de mainport Schiphol te laten reizen. Samen met de partners en met een op de reiziger gerichte focus wil Schiphol de luchthaven blijven ontwikkelen tot een efficiënt en duurzaam multimodaal knooppunt, waar reizigers van over de gehele wereld zich welkom voelen in een dynamische en inspirerende omgeving.

3 Concurrerende regio

De mainport Schiphol vervult een maatschappelijk belang, op regionaal, nationaal en internationaal niveau. De mainport ontleent de 'license to grow' aan dit maatschappelijk belang. De bij de mainport Schiphol betrokken partijen hechten dan ook grote waarde aan een goede relatie met partijen in de directe omgeving van de luchthaven en erkennen dat deze partijen niet alleen profiteren van de aanwezigheid van de luchthaven, maar ook de lasten ervan ervaren.

Het maatschappelijke belang komt tot uitdrukking in een bijdrage van de mainport aan:

- Aantrekkelijke regio voor wonen, werken en toerisme
- Internationaal business climate, Nederland als vestigingsplaats: o.a. AirportCorridor en Zuidas

3.1 Aantrekkelijke regio voor wonen, werken en toerisme

- **Maatschappelijk belang van de mainport - wonen**

De mainport Schiphol heeft een bijzondere maatschappelijke functie, als pijler onder de Nederlandse economie en de Nederlandse samenleving. De bij de mainport betrokken partijen, en AirFrance-KLM en Schiphol in het bijzonder, voelen zich medeverantwoordelijk voor een aantrekkelijke regio en een duurzame wereld. In regionale zin blijft het reduceren van geluidsoverlast een belangrijk gespreksonderwerp bij bewoners, politiek, en organisaties. Inmiddels zijn 12.000 woningen geïsoleerd. Schiphol en AirFrance-KLM hechten beide grote waarde aan de dialoog in de Commissie Regionaal Overleg Schiphol en aan de Alderstafel en de afspraken die gemaakt zijn op het gebied van selectieve ontwikkeling van het luchtverkeer. Deze afspraken – die in de Luchtvaartnota zijn bevestigd – zijn het kader voor de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol.

- **Maatschappelijk belang van de mainport - economie**

De mainport Schiphol heeft een belangrijke rol in de Nederlandse economie. Het economische effect dat de luchthaven met haar stakeholders creëert, reikt verder dan de grenzen van de luchthaven. Uit recent onderzoek is gebleken dat de luchtvaart, inclusief het katalytische effect, op jaarbasis ruim 26 miljard euro toevoegt aan het bruto binnenlands product van Nederland.

- **Maatschappelijk belang van de mainport - werkgelegenheid**

Zowel de bedrijven op Schiphol zelf als die in de omgeving maken de mainport tot de belangrijkste bron en motor van werkgelegenheid in de Randstad. Op en rond de luchthaven Schiphol bieden ruim 500 ondernemingen werk aan 62.000 mensen. In de regio biedt de luchtvaartsector 120.000 mensen werk en landelijk zelfs tot 290.000. De mainport Schiphol is daarmee een belangrijke stuwende kracht van de Nederlandse economie.

- **Maatschappelijk belang van de mainport - toerisme**

De mainport Schiphol heeft een belangrijke rol bij het positioneren van Nederland als toeristische bestemming. Het uitgebreide netwerk maakt Nederland goed bereikbaar vanuit alle windstreken.

3.2 Internationaal business climate: Nederland als concurrerende vestigingsplaats

- **Mainport Schiphol: enabler voor concurrerend business climate**

Een luchthaven met een uitgebreid, onderscheidend netwerk biedt reizigers en vrachtvervoerders vrijheid en keuzemogelijkheden. Dit is essentieel in het aantrekken van internationale bedrijvigheid en het versterken van de Nederlandse handelspositie en kennisindustrie. Nederland kan met zijn gunstige geografische ligging reizigers en vracht uit alle windstreken uitstekende verbindingen bieden via Schiphol naar andere bestemmingen in de wereld.

Dit voordeel hebben de hub carrier KLM, de overige airlines die op duurzame basis bestemmingen hebben bediend en de kwaliteitsluchthaven Schiphol gezamenlijk door de jaren ontwikkeld. Het onderscheidende, wereldwijde knooppunt van Europese en intercontinentale verbindingen draagt bij aan de aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsplaats. Nederland heeft er belang bij dat Schiphol en KLM hun vooraanstaande positie behouden en verder uitbouwen.

- **De metropoolregio Amsterdam concurreert met andere sterk ontwikkelde regio's in de wereld**

In wereldwijd en Europees opzicht concurreren stedelijke regio's met elkaar om de vestiging van belangrijke internationale bedrijven en instellingen en het aantrekken van internationale toeristen. Dankzij het netwerk van de mainport, heeft de metropoolregio Amsterdam een toppositie in de hiërarchie van economische belangrijke wereldsteden. Het is dé belangrijkste factor voor internationale ondernemingen om te kiezen voor de Metropoolregio Amsterdam als vestigingsplaats.

4 Wederzijdse verwachtingen

Schiphol en KLM zijn de belangrijkste spelers binnen de mainport en hebben daarbij beiden een eigen rol en verantwoordelijkheid. Optimale samenwerking tussen beide partijen, op strategisch, tactisch en operationeel niveau, is essentieel voor het succes van de mainport. Daarnaast leveren ook Luchtverkeers-leiding Nederland (LVNL) en het Ministerie van IenM een belangrijke bijdrage.

Van **Schiphol** mag in dat kader onder meer verwacht worden dat zij:

- zich inzet voor een selectieve en duurzame ontwikkeling van de mainport Schiphol, overeenkomstig de daartoe aan de Alderstafel gemaakte – en in de Luchtvaartnota bevestigde – afspraken;
- zich – binnen de mededingingsrechtelijke kaders – maximaal richt op de versterking van het netwerk van KLM, SkyTeam partners en andere strategische partners, in het belang van de continuïteit van de mainport Schiphol;
- ook andere luchtvaartmaatschappijen zo goed mogelijk faciliteert, voor zover deze gerekend worden tot het mainportgebonden verkeer, in het belang van de Nederlandse reiziger (zonder daarbij de continuïteit van de mainport uit het oog te verliezen);
- bij het aantrekken van nieuw verkeer steeds vaststelt of de nieuwe airline, bestemming of frequentie daadwerkelijk toegevoegde waarde levert voor de mainport en geen (te grote) impact heeft voor de concurrentiepositie van het bestaande hub netwerk van de mainport;
- zorgdraagt voor voldoende capaciteit, een adequaat kwaliteitsniveau en een optimaal proces om het hub- en mainportgebonden verkeer zo goed mogelijk te accommoderen, tegen een concurrerend kostenniveau;
- bij de ontwikkeling en timing van nieuwe capaciteit of producten de stakeholders – en de KLM-groep als grootste gebruiker van de luchthaven in het bijzonder – betreft bij de planvorming (qua investeringen, timing en positionering van SkyTeam en andere luchtvaartmaatschappijen);
- zich maximaal inzet (en daarop ook aangesproken mag worden) voor een goed en betrouwbaar product/dienst van andere stakeholders, die ook een bijdrage leveren aan het functioneren van de mainport maar niet binnen de 'span of control' van Schiphol vallen, zoals:
 - NS/ProRail (die een cruciale rol spelen in de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol)
 - KMAR
 - Douane
- in het belang van de toekomst van de mainport, de continuïteit waarborgt van zowel Schiphol Group als financieel zelfstandige onderneming als (en vooral) van de infrastructuur waarmee het netwerk gefaciliteerd wordt, middels een redelijk rendement en gezonde financiële positie. Non-aviation activiteiten en opbrengsten zijn een noodzakelijk onderdeel van het business model dat is ingericht om deze doelstelling te bereiken. Schiphol stelt in haar afwegingen ten aanzien van non-aviation activiteiten het belang van de mainport voorop;
- in relatie tot de ontwikkeling van de mainport, de stakeholders informeert over de strategische koers van de onderneming.

Van **KLM** mag in dat kader onder meer verwacht worden dat zij:

- een hoogwaardig en concurrerend hub-and-spoke systeem onderhouden en verder ontwikkelen, dat Nederland via een uitgebreid netwerk verbindt met de belangrijke economische, politieke en culturele centra in Europa en de rest van de wereld, voor zowel zakelijke als leisure passagiers;
- bij investeringsvoorstellen, met Schiphol (en eventuele andere betrokkenen) een gezamenlijke verantwoordelijkheid heeft voor zo laag mogelijke kosten (op basis van functionele specificaties) en voorts een integrale en sectorbrede beoordeling maakt, waarbij – naast de kosten die samenhangen met de investeringen – mogelijke voordelen (besparingen) voor de sector op transparante wijze worden ingebracht in de integrale business case en ook worden meegewogen in de besluitvorming.
- onderkennen dat er naast KLM en SkyTeam partners ook andere luchtvaartmaatschappijen actief zijn op Schiphol en daarmee een bijdrage leveren aan het mainportnetwerk, daartoe gefaciliteerd door Schiphol;
- Schiphol informeert over de strategische keuzes die van belang zijn voor de ontwikkeling van de mainport en specifieke informatie verschaft ten aanzien van de beoogde ontwikkeling van het netwerk en de vloot ten behoeve van de tijdige ontwikkeling van de infrastructuur (of aanpassing daarvan);

Van **luchtvaartmaatschappijen**, die niet tot de hub operatie van KLM en partners (segment 1) gerekend worden, mag onder meer verwacht worden dat zij:

- zich committeren aan een duurzame ontwikkeling van de markt op Schiphol en willen investeren in een duurzame relatie met de mainport Schiphol en daarmee ook een bijdrage willen leveren aan de continuïteit van de mainport;
- Schiphol tijdig informeren over de (voorgenomen) ontwikkeling van hun bijdrage aan het mainport netwerk en de vloot, ten behoeve van de tijdige ontwikkeling van de infrastructuur (of aanpassing daarvan);

Van **Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)** mag in dat kader onder meer verwacht worden dat zij:

- (vanzelfsprekend) zorgdraagt voor een veilige, efficiënte afhandeling van het verkeer, tegen zo laag mogelijke kosten en met zorg voor minimale hinder in de directe omgeving van de luchthaven;
- haar besluitvorming ten aanzien van investeringen mede baseert op een integrale en sectorbrede beoordeling;
- tijdig de benodigde operationele capaciteit levert t.b.v. succesvolle ontwikkeling van de mainport, in lijn met het Masterplan;

Van de **overheid**, en meer specifiek het **Ministerie van IenM** als beleidsbepalend ministerie, mag in dat kader onder meer verwacht worden dat zij:

- rekening houdend met het internationale concurrentieveld, haar nationale beleid zodanig inricht dat omstandigheden gecreëerd worden, waarbinnen de Nederlandse luchtvaart concurrerend kan opereren ('level playing field') en daarnaast dat zij zich in Europees verband inspant voor evenwichtige concurrentieverhoudingen, zowel binnen de Europese Unie als daarbuiten;
- zorgdraagt voor transparantie en eenvoud in – voor de mainport Schiphol relevante – wet- en regelgeving, onder meer ten aanzien van de economische regulering;
- de evaluatie van de Wet luchtvaart tot een afronding brengt, resulterend in een structuur die de ontwikkeling van de mainport maximaal ondersteunt. Concreet betekent dit dat een gezonde bedrijfsvoering van Schiphol en van de Aviation activiteiten in het bijzonder mogelijk gemaakt wordt en dat die investeringen die nodig zijn voor de instandhouding en uitbreiding van de mainport ook daadwerkelijk gerealiseerd kunnen gaan worden;
- de in het convenant 'Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkwaliteit luchthaven Schiphol', als onderdeel van het Aldersakkoord, overeengekomen afspraken naleeft en capaciteit beschikbaar stelt op regionale luchthavens (in termen van milieucapaciteit, openstellingstijden,

luchtruimcapaciteit) en voorts de (luchtvaartpolitieke en procedurele) randvoorwaarden creëert waarbinnen het selectiviteitsbeleid op Schiphol ook daadwerkelijk uitgevoerd kan worden en daaraan ook volledige medewerking geeft;

- bij het aangaan van bilaterale overeenkomsten met derde landen inzake luchtvaartactiviteiten vaststelt of de nieuwe airline/bestemming toegevoegde waarde levert voor de mainport;
- in haar luchtvaartbeleid een integrale afweging maakt ten aanzien van de 'lusten' (verbinden van Nederland met de rest van de wereld, economische spin off, werkgelegenheid, etc.) en de 'lasten' (zoals beperkingen t.a.v. geluid en milieu, etc.);
- de ruimtelijke ordening rondom de mainport Schiphol zodanig inricht dat ruimte geboden wordt voor verdere ontwikkeling van de mainport, in balans met wonen, werken en leven in de omgeving van de luchthaven;

- de regionaal economische ontwikkeling faciliteert en stimuleert middels:
 - de samenwerking tussen rijk-regio-sector ter verbetering van de concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam, met focus op vestigingsklimaat, internationale connectiviteit, ruimte voor de mainport Schiphol en de economische kracht van de regio (topsectoren). Beoogd resultaat van deze samenwerking is visie, uitvoeringsagenda, programma, financiering en governance (= SMASH);
 - het verbeteren van voorwaarden voor vestiging van internationale bedrijven en het stimuleren van Nederland als bestemming en als 'gateway to Europe' (voor passagiers en vracht);
- een actieve, sturende rol speelt in het kader van de landzijdige bereikbaarheid van de mainport Schiphol via de weg, het spoor en HSL;
- de strategische ruimtereservering voor Schiphol-Noordwest en parallelle Kaagbaan ondersteunt als toekomstige ruimte voor uitbreiding van de mainport Schiphol;