

Samenvatting

Eerder is vastgesteld dat, als effect van de invoerfout, er tenminste 80.000 vliegtuigbewegingen in de gegevens die ten grondslag liggen aan de grenswaarden voor geluidbelasting in de Luchthavenbesluiten, niet te realiseren zijn binnen de milieugrenzen¹. De economische effecten van het schrappen van 80.000 à 90.000 bewegingen in het grenswaardenscenario zijn onderzocht door Amsterdam Aviation Economics. Daarbij is rekening gehouden met de mening binnen de Europese Commissie dat, op basis van de EU-regels over markttoegang, mededinging en slotallocatie, het schrappen van vluchten niet alleen de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zou hoeven treffen, maar evenwichtig gespreid kan worden over alle Europese luchtvaartmaatschappijen.

Ook als ook andere luchtvaartmaatschappijen vluchten moeten schrappen, zou de reductie in het aantal vluchten voor de Nederlandse bedrijven (KLM, Martinair, Transavia, LVNL, SG) in de orde van € 1.6 miljard op jaarbasis bedragen. Trekt men de vermijdbare variabele kosten daarvan af dan wordt het 'bottom line' effect becijferd op ongeveer € 1 miljard. De omzetzijde brengt de Nederlandse luchtvaartsector ernstig in gevaar.

Het schrappen heeft betrekking op:

- niet dagelijkse vluchten, waartoe vaak de Transavia en Martinair operaties gerekend kunnen worden.
- dagelijkse vluchten in de KLM hub operatie, en
- de buitenlandse maatschappijen in de Europese Unie

Ruwweg 80% van de geschrapte vluchten komen voor rekening van Nederlandse maatschappijen.

Indirecte doorwerkingseffecten in het zogenaamde hub & spoke systeem zijn bij de berekeningen buiten beschouwing gebleven.

In het NLR rapport *Nadere analyse van het effect van de invoerfout bij het vaststellen van de grenswaarden in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol 2003* is vastgesteld dat er voor 2004 337.000-362.000 vliegtuigbewegingen binnen de geluidsgrenzen passen. Dit is een terugval van tenminste 40.000 bewegingen ten opzichte van de voor 2004 verwachte hoeveelheid verkeer. Het schrappen van 40.000 bewegingen betekent een omzetzijde voor Nederlandse bedrijven van € 0.8 miljard op jaarbasis, met als 'bottom line' ongeveer € 0.5 miljard na aftrek van de vermijdbare kosten.

Houdt de capaciteitsrestrictie aan, dan kunnen de voor Schiphol op de middellange termijn positief geachte netwerkeffecten van de KLM-Air France fusie omslaan in hun tegendeel. Doordat op Schiphol aansluitende intercontinentale vluchten geschrapt moeten worden, kan het accent in het totale lijnennet naar Parijs verschuiven.

¹ NLR-CR-2003-288 *Contra-expertise "Verzoek tot aanpassing Luchthavenverkeersbesluit Schiphol"*, door A.B. Dodlerman, R. De Jong, en M.E.S. Vogels

Inhoud

1	<u>Inleiding</u>	1
2	<u>De relevante piekblokken</u>	3
3	<u>Geschatte omzetsderving per type vlucht</u>	5
4	<u>Selectieregels voor het schrappen van vluchten</u>	7
5	<u>Geselecteerde vluchten per piekblok</u>	11
6	<u>Omzetsderving home carriers en consequenties KLM-blokkensysteem</u>	13
7	<u>De relatie tussen de baancapaciteitsbeperking en de KL-AF fusie</u>	19
8	<u>Enkele samenvattende conclusies</u>	21
	<u>Bijlage 1 Vluchteneliminatie per tijdblok</u>	23
	<u>Bijlage 2 Vluchteneliminatie in categorie A</u>	37
	<u>Bijlage 3 Vluchteneliminatie categorie B</u>	40
	<u>Bijlage 4 Vluchteneliminatie categorie C</u>	43
	<u>Bijlage 5 Geschrapte KL-vluchten geordend naar bestemming</u>	45

1 Inleiding²

De correctie van de fout, die is ontstaan bij de invoergegevens voor de geluidsberekeningen inzake het nieuwe banenstelsel van Schiphol, vergt conform opgave van het NLR een reductie van 16 bewegingen op de potentiële uurcapaciteit van het banenstelsel. Deze reductie leidt tot een gereduceerd maximum van 19 bewegingen per 20 minuten-blok.

In opdracht van het NLR wordt in de onderstaande analyse een selectieprocedure ontwikkeld om het aantal vluchten te schrappen, dat dit maximum per blok overschrijdt. Deze reductie heeft louter te maken met het feit, dat de baancapaciteit van de Polderbaan in de MER hoger is dan de 'declared capacity'. Daardoor kan in de praktijk niet gegarandeerd worden dat alle verkeer, zoals beoogd in het grenswaardescenario 2005, ook daadwerkelijk afgehandeld kan worden op deze baan.

In een tweede selectie is de baancapaciteit in overleg met het NLR verder gereduceerd. Deze tweede selectie heeft te maken met het feit, dat tijdens startpieken zowel van de Polderbaan als de Zwanenburgbaan wordt gestart. Daarbij wordt het vliegverkeer door de LVNL in de praktijk strikt gescheiden gehouden: het verkeer van de Polderbaan gaat alleen naar het Westen en het verkeer van de Zwanenburgbaan alleen naar het Oosten. Door de invoerfout is in het gehanteerde scenario echter op beide banen verkeer gealloceerd, dat richting het Oosten gaat. Dit leidt tot ongewenste situaties, waarbij de veiligheid in het geding komt. Om dat te vermijden dient de baancapaciteit verder gereduceerd te worden naar 16 starts per 20 minuten-blok.³ Bij de tweede selectie heeft het NLR aangegeven dat de in de eerste selectie gehanteerde Oost-West capaciteitsbalans geen rol meer speelt. De analyse wordt uitgevoerd op de door het NLR verstrekte database, die de vluchtdata voor het zogenaamde grenswaarde-scenario 2005 bevat.

In Hoofdstuk 2 worden voor elk van beide selecties de piekblokken van 20 minuten geïdentificeerd. Binnen die blokken moet het teveel aan vluchten geschrapt worden. De schrapvoorstellen betreffen allen de starts in de piekblokken. Wanneer er een start geschrapt wordt, vervalt daarmee ook de betrokken landing. De mogelijkheid om te schrappen vluchten naar

² De probleemstelling in hoofdstuk 1 van het AAE rapport is beknopt gehouden, omdat het dient als bijlage bij het NLR-rapport getiteld *"Nadere analyse van het effect van de invoerfout bij het vaststellen van de grenswaarden in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol 2003 - Onderzoek naar mogelijke maatregelen en bepalen moment van overschrijden in 2004"* door M.E.S. Vogels, A.B. Dolderman en R. de Jong, Amsterdam 2004. Voor een bredere oriëntatie op de achtergronden van de betrokken probleemstelling zij verwezen naar het genoemde NLR rapport.

³ In aantallen starts komt dit neer op ruim 20.000 starts per jaar in de eerste selectie en nog eens ruim 20.000 starts in de tweede selectie. Zie voor een nadere toelichting op deze aantallen p.44 par. 5.2 van bovengenoemd NLR-rapport.

rustigere aangrenzende tijdblokken te verschuiven is in overleg met het NLR buiten beschouwing gebleven.

Voorts wordt in Hoofdstuk 3 per type vlucht de omzetsderving geschat aan de hand van een aantal rekenregels. De resultaten van deze berekening bepalen mede de schrapprioriteiten zoals vastgelegd in Hoofdstuk 4. Deze prioriteiten worden zo goed mogelijk expliciet gemaakt om een objectieve selectie te kunnen uitvoeren. Toepassing van de ontwikkelde eliminatieprioriteiten op het databestand leidt in Hoofdstuk 5 tot voorstellen voor te schrappen vluchten in beide selectieronden.

In Hoofdstuk 6 wordt voor beide selecties een schatting gemaakt van de gedeerde omzet voor de KLM alsmede het gedeerde transfervolume per categorie, te weten de Euro-Euro transfer, de ICA-ICA transfer en de Euro-ICA transfer. Daarbij wordt tevens aangegeven, hoe groot de gemiddelde passagiersuitval per categorie aansluitende ICA-Euro (v.v.) vluchten zal zijn in de opeenvolgende blokken. Tevens wordt in dit hoofdstuk de omzetsderving van de andere home carriers, Transavia en Martinair, geschat.

In Hoofdstuk 7 wordt nagegaan of, en zo ja in welke mate, er als gevolg van de KLM-Air France fusie in de komende tijd een extra druk op de piekblokken is te verwachten. Tevens worden de consequenties voor de netwerkintegratie binnen de fusie verkend.

In Hoofdstuk 8 volgen tenslotte de samenvatting en conclusies.

2 De relevante piekblokken

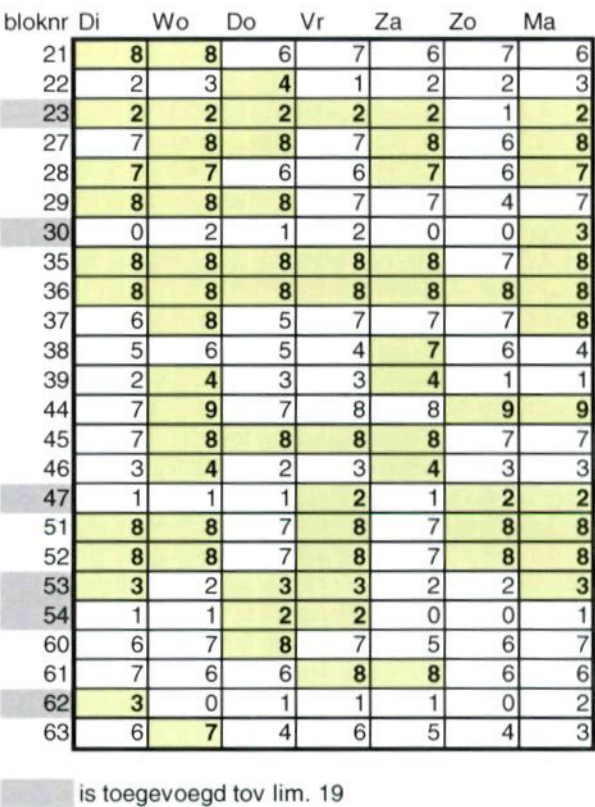
In eerste instantie is in overleg met het NLR besloten uit te gaan van een analyse van de 20 minutenblokken op een representatieve dag van de week, de dinsdag. Analyse van andere weekdays leidt echter tot de andere conclusies, zoals kan worden afgeleid uit figuur 1 en 2. Enerzijds laten sommige piekblokken niet op de dinsdag de maximale overschrijding zien. (blok 27, 37, 38, 44, 45, 60, 61, 63) Anderzijds treden incidenteel op andere dagen overschrijdingen op, terwijl dat niet het geval is op de dinsdag. (blok 22, 39, 46)

De resulterende piekblokken alsmede het feitelijke aantal overschrijdingen bij een maximum startcapaciteit van 19 starts per 20 minutenblok zijn in figuur 1 af te lezen. De geel gemarkeerde waarden zijn de feitelijke maxima die in een week optreden.

bloknr	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Ma
21	5	5	3	4	3	4	3
22	0	0	1	0	0	0	0
27	4	5	5	4	5	3	5
28	4	4	3	3	4	3	4
29	5	5	5	4	4	1	4
35	5	5	5	5	5	4	5
36	5	5	5	5	5	5	5
37	3	5	2	4	4	4	5
38	2	3	2	1	4	3	1
39	0	1	0	0	1	0	0
44	4	6	4	5	5	6	6
45	4	5	5	5	5	4	4
46	0	1	0	0	1	0	0
51	5	5	4	5	4	5	5
52	5	5	4	5	4	5	5
60	3	4	5	4	2	3	4
61	4	3	3	5	5	3	3
63	3	4	1	3	2	1	0

Figuur 1 Geïdentificeerde piekblokken (gekleurd) in het weekpatroon en het aantal starts per blok dat het maximum van 19 starts overschrijdt op de betrokken weekday.

Hetzelfde valt in figuur 2 af te lezen bij een maximum van 16 starts. De in de eerste kolom grijs gemarkeerde 20- minutenblokken zijn de additionele blokken, die het nieuwe maximum overschrijden.



Figuur 2 Geïdentificeerde piekblokken in het weekpatroon (gekleurd) en het aantal starts per blok dat het maximum van 16 starts overschrijdt op de betrokken weekdag

Voor de verdere analyse is daarom in overleg met het NLR gekozen voor de volgende benadering:

- piekblokken worden geanalyseerd voor de dinsdag, indien deze de maximale overschrijding laten zien;
- piekblokken worden voor andere dagen geanalyseerd, indien op die dagen de maximale overschrijding optreedt; dit geldt ook voor die blokken die op dinsdag geen overschrijding laten zien, maar wel op een of meer andere dagen.

3 Geschatte omzetderiving per type vlucht

Bij het schrappen van vluchten wordt gestreefd naar een minimalisering van de omzetverliezen voor de Nederlandse home carriers. Met andere woorden, de vluchten met het geringste geschatte omzetverlies komen het eerst in aanmerking voor tijdelijke opheffing.

Bij de hierna te ontwikkelen rekenregels hebben de gehanteerde variabelen de volgende betekenis:

SC	Seat Capacity
LF _{EUR}	Gemiddelde Load factor op Europese vluchten
LF _{ICA}	Gemiddelde Load Factor op ICA vluchten
OD	Origin Destination aandeel (bestemmingsverkeer)
TR	TRansfer aandeel
EE	Euro-Euro aandeel in de totale transfer
EI	Euro-ICA aandeel in de totale transfer
II	aandeel ICA-ICA transfer
Y _{XX}	netto Yield van de KLM hub operatie (gemiddelde opbrengst per stoel, exclusief afdrachten zoals commissies reisagenten) voor een retourvlucht in het marktsegment XX ⁴
CC	Cargo Capacity in tonnen
LF _{ch}	Gemiddelde Load Factor op charter vluchten
LF _{FF}	Gemiddelde Load Factor op vrachtluchten (intercontinentaal)
Y _{ch}	Gemiddelde yield per retourpassagier op chartervlucht
Y _F	Gemiddelde netto yield per ton vracht op enkele full freighter vlucht (ICA)

De rekenregel is voor geschrapte Euro-vluchten als volgt te bepalen:

$$SC * LF_{EUR} * OD * Y_{OD} = SC * 0.8 * 0.3 * 260 = € 62,40 * SC$$

$$SC * LF_{EUR} * TR * EE * Y_{EE} = SC * 0.8 * 0.7 * 0.25 * 265 = € 37.1 * SC$$

$$SC * LF_{EUR} * TR * EI * Y_{EI} = SC * 0.8 * 0.7 * 0.75 * 850 = € 357 * SC$$

Totale omzet per Euro-vlucht wordt derhalve geschat op € 456 * SC

Voor geschrapte ICA-vluchten is de rekenregel als volgt opgebouwd:

$$SC * LF_{ICA} * OD * Y_{OD} = SC * 0.85 * 0.25 * 850 = € 180,62 * SC$$

$$SC * LF_{ICA} * TR * IE * Y_{EI} = SC * 0.85 * 0.75 * 0.75 * 850 = € 406,40 * SC$$

⁴ De bedragen voor de verschillende yield categorieën zijn in overleg met de KLM bepaald.

$$SC * LF_{ICA} * TR * II * Y_{II} = SC * 0.85 * 0.75 * 0.25 * 1200 = \text{€ } 191,25 * SC$$

Zodat de totale omzet van een te schrappen ICA vlucht € 778 * SC wordt.

Daarbij geldt in aanvulling op het voorgaande: volgens door de KLM verstrekte informatie verschillen de vervoersaandelen TR, EE en EI en de betrokken yield niet wezenlijk naar gelang van grotere of kleinere vliegtuigen in de Europese markt sprake is. Uit bovenstaande rekenregels mag derhalve worden afgeleid, dat bij het schrappen van Europese, respectievelijk intercontinentale vluchten de kleinste vliegtuigen het eerst in aanmerking komen teneinde de omzetderving te minimaliseren. De geschetste rekenregel zal in Hoofdstuk 6 worden gehanteerd om de totale omzetderving voor de KLM te benaderen. Daartoe wordt dan de feitelijke stoelcapaciteit van de individuele vliegtuigtypen, die in aanmerking komen om geschrapt te worden, gehanteerd.

Voorts wordt in hoofdstuk 6 de omzetderving voor de geschrapte vluchten van de andere home carriers, Transavia en Martinair, geschat, waarbij iets globalere rekenregels zijn gehanteerd, namelijk per retourvlucht.⁵

Daarbij zijn de volgende aannames gehanteerd:
Voor geschrapte chartervluchten van Transavia is de rekenregel toegepast:

$$SC * LF_{ch} * Y_{ch} = 219 * 0.9 * 180 = \text{€ } 35.478 \text{ per retourvlucht}$$

Voor geschrapte chartervluchten van Martinair is als rekenregel gebruikt:

$$SC * LF_{ch} * Y_{ch} = 272 * 0.9 * 275 = \text{€ } 74.909 \text{ per retourvlucht (30\% ICA)}$$

Voor geschrapte vrachtluchten van Martinair is de rekenregel als volgt opgebouwd:

$$CC * LF_{FF} * Y_{FF} = 90 * 0.8 * 1743 * 2 = \text{€ } 250.992 \text{ per retourvlucht}$$

⁵ Ook deze yield- en bezettingsgraad gegevens zijn door de betrokken maatschappijen verstrekt.

4 Selectieregels voor het schrappen van vluchten

Bij de ontwikkeling van de onderstaande selectieregels is gebruik gemaakt van de laatste inzichten, gebaseerd op de mening van de Europese Commissie. Hoewel de ongeschreven regel in de luchtvaart wordt gehanteerd, dat bij tekortschietende capaciteit op een luchthaven de home carriers de benodigde slots moeten inleveren, onderstreept de Commissie ⁶ dat een dergelijke ongeschreven regel flagrant in strijd is met de EU-regels inzake markttoegang, mededinging en slot allocatie. Teruggang in capaciteit moet derhalve proportioneel en non-discriminatoir verrekend worden tussen home carriers en buitenlandse carriers. De Commissie realiseert zich weliswaar, dat dit kan leiden tot reciproque maatregelen van buitenlandse maatschappijen, maar blijft vasthouden aan het non-discriminatie principe. Als voorlopige benadering zou ervoor gekozen kunnen worden om evenredig alleen de home carriers en de buitenlandse EU-carriers op communautaire routes slots te laten in leveren van en naar Schiphol.

Selectieregel 1

Op basis van deze overwegingen wordt de selectieregel gehanteerd dat het aantal te schrappen vluchten in een piekblok bij benadering pondsgewijs wordt verdeeld tussen home carriers en maatschappijen die hun thuisbasis in de European Common Aviation Area hebben. De met de KLM in code-sharing uitgevoerde vluchten van buitenlandse maatschappijen (die derhalve onder KL prefix opereren of dat op korte termijn gaan doen) worden tot de vluchten van de home carrier gerekend.

Selectieregel 2

Vluchtnummers met incomplete weekseries, hoofdzakelijk C(harter) en F(reight) vluchten, worden eerder geschrapt dan complete weekseries.

Selectieregel 3

Bij complete weekseries worden vluchten met kleinere vliegtuigtypen eerder geschrapt dan die met grotere typen. (zie Hoofdstuk 3)

⁶ Zie verslag Slot Coördinator Nederland met vertegenwoordigers van de Commissie op 3 oktober 2003.

Selectieregel 4

Bij complete weekseries wordt selectieregel 3 overruled, indien de balans tussen te schrappen vluchten in Westelijke en Oostelijke uitvliegrichting in een piekblok dat vergt. Dan geldt dat de eerstvolgende vlucht naar vliegtuiggrootte wordt gekozen, die de gewenste uitvliegrichting heeft.⁷

Selectieregel 5

Aan het eind van de selectie zal getoetst worden of er voldoende spreiding in het bestemmingenpakket zit om eenzijdige eliminatie van bestemmingen te voorkomen.

Het selectieproces verloopt op basis van deze vijf selectieregels als volgt:

Voor elk van de in figuur 1 geïdentificeerde piekblokken worden alle vluchtnummers die op een of meer dagen van de week in dat piekblok vallen gegroepeerd naar:

- A) Incomplete weekseries (verder aangeduid als incidentele vluchten).⁸
- B) Complete weekseries van homecarriers (incl. die van code-sharing partners) gerangschikt naar vliegtuiggrootte.
- C) Complete weekseries buitenlandse EU-maatschappijen gerangschikt naar vliegtuiggrootte.

ad A:

1. Bepaal voor elke weekdag in het te analyseren piekblok de totale overflow.
2. Breng op deze overflows voorlopig alle vluchten van EU maatschappijen in mindering uit categorie A.
3. Bepaal de dan nog na stap 2 resterende hoogste overflow die voor een of meer weekdagen kan optreden.
4. Schrap nu definitief alleen die incidentele vluchten van EU maatschappijen die nodig zijn om voor alle weekdagen diezelfde overflow te realiseren als die onder 3 gevonden werd. NB. Gekozen is voor een voor alle weekdagen resterende gelijke overflow. Als dit namelijk niet het geval zou zijn, moeten in de categorie B en C alsnog incomplete series (5 vluchten of meer per week) worden geschrapt. Voor met name Europese vluchten in een blokkensysteem als dat van de KLM leidt dat tot niet-levensvatbare opties.⁹

⁷ NB. Deze selectieregel vervalt in de tweede selectieronde.

⁸ Bij navraag bij KLM naar aanleiding van een merkbaar aantal C-vluchten met prefix KL blijkt dat het om HV-weekseries kan gaan, die in een eerdere versie van het grenswaarde scenario 2005 zijn ingekort tot incomplete series.

⁹ Daarop is één uitzondering gemaakt: als de hoogste overflow optreedt op weekenddagen zijn er een of twee frequenties op die dagen geschrapt uit een complete weekserie in categorie B.

Ad B en C:

De resterende overflow dient vervolgens pondsgewijs uit de categorieën B en C te worden gerealiseerd. Daartoe wordt eerst de verhouding tussen het aantal vluchten in categorie B en C bepaald. Deze verhouding wordt zo goed mogelijk gehandhaafd bij het schrappen van vluchten in beide categorieën.

Vluchten in B respectievelijk C zijn gerangschikt naar vliegtuiggrootte. Vluchten met de kleinste typen worden het eerst geschrapt.

Indien de balans tussen Oostelijke en Westelijke uitvliegrichting dat vereist, zal in beide categorieën de keuze van te elimineren vluchten zodanig worden aangepast, dat die balans zo goed mogelijk gehandhaafd kan worden. Dat kan inhouden dat alsnog voor grotere vliegtuigtypen wordt gekozen.

De resultaten van de selectie voor categorieën A, B en C worden in Hoofdstuk 5 beschreven.

Details zijn opgenomen in de bijlagen.

5 Geselecteerde vluchten per piekblok

In dit Hoofdstuk worden de resultaten van de frequentie-eliminatie per piekblok van 20 minuten conform de in het vorige Hoofdstuk geformuleerde criteria samengevat. In bijlage 1 is deze berekening in detail per piekblok weergegeven, zoals die op het basismateriaal is uitgevoerd. In bijlage 2 zijn de in categorie A aangegeven eliminatievoorstellen in de eerste en tweede ronde (tabel 2a respectievelijk tabel 2b) samengevat.

Uit bijlage 2 is voor categorie A, zijnde vluchten op minder dan vijf weekdays, het volgende overzicht gedestilleerd in tabel 1.

Tabel 1 Aantal starts per week in categorie A.

# starts per week	Eerste selectie	Tweede selectie	Totaal selecties
Totaal geselecteerd	104	64	168
w.v. KLM lijndiensten	23	11	34
KLM vracht	1	3	4
Transavia chartervluchten	45	34	79
Martinair vrachtluchten	12	7	19
Martinair chartervluchten	23	9	32

In bijlage 3 en 4 worden vervolgens voor respectievelijk categorie B en C de geëlimineerde weekseries in de opeenvolgende piekblokken weergegeven op basis van de analyses zoals vermeld in bijlage 1.

In categorie C ontbreken niet-EU maatschappijen. Reciproque maatregelen op de thuisbases van buitenlandse maatschappijen als gevolg van het inleveren van de slots op Schiphol zijn derhalve niet aan de orde in deze categorie.

Samenvattend kunnen uit bijlage 3 en 4 de volgende totaalcijfers worden afgeleid in tabel 2:

Tabel 2 Totale aantallen starts in de eerste en tweede ronde

# starts	Per week	Per week	Per jaar	Per jaar
	1 ^e selectieronde	2 ^e selectieronde	1 ^e selectieronde	2 ^e selectieronde
Categorie A	104	64	5.408	3.328
Categorie B	263	263	13.676	13.676
Categorie C	87	89	4.524	4.628
Totaal	454	416	23.608	21.632

In bijlage 5 worden de geëlimineerde weekseries in categorie B, te weten KL vluchten of KL code-sharing vluchten, nog eens alfabetisch gerangschikt naar bestemming. De invloed op het hub & spoke systeem kan door deze rangschikking beter inzichtelijk worden gemaakt.

Uit de opstelling in bijlage 5 kan het volgende worden afgeleid.

- In de eerste selectieronde treedt er voldoende spreiding op in het aantal geëlimineerde bestemmingen; hoogstens kunnen SXB, MMX, TRN en CWL aanleiding geven tot enige herverkaveling met enkele vluchtseries op andere Europese bestemmingen.
- In de tweede selectieronde neemt het aantal Europese bestemmingen met 3 of 4 geëlimineerde vluchten per week echter sterk toe tot 12 bestemmingen: ANR, BRN, CWL, GOA, LNZ, LUX, MME, MMX, NWI, SXB, PAD, TRN. Indien spreiding over andere bestemmingen niet mogelijk is, zullen de na eliminatie nog resterende vluchten op deze negen bestemmingen ook geschrapt worden. (zie ook hoofdstuk 6).
- Het gaat in de eerste selectieronde om 274 te elimineren Europese vluchten per week in het KLM-blokkensysteem. (categorie B)
- In de tweede selectieronde loopt dit op tot 537 te elimineren Europese vluchten per week in het KLM-blokkensysteem (categorie B). Van een disproportionele toename van KLM-vluchten in het totale aantal vluchten is derhalve nauwelijks sprake.
- Het gaat om merendeels kleine vliegtuigtypen te weten 50-zitters of kleiner.

Met behulp van de gegevens uit bijlage 2 en 5 in combinatie met de yield gegevens in hoofdstuk 3 kan in Hoofdstuk 6 vervolgens een schatting worden gemaakt van de omzetting voor de verschillende home carriers

6 Omzetsderving home carriers en consequenties KLM-blokkensysteem

In dit hoofdstuk wordt de omzet derving berekend voor de verschillende home carriers. In de eerste plaats worden de effecten voor de KLM berekend. Rekening houdend met de in Hoofdstuk 3 ontwikkelde rekenregels mag op Europese vluchten een gemiddelde netto yield, gerelateerd aan de stoelcapaciteit, worden gehanteerd van € 456 voor een retourvlucht.¹⁰ Deze yield leidt na vermenigvuldiging met het aantal geschrapte stoelen (= geschrapte frequenties per vliegtuigtype x stoelcapaciteit per type) tot het zogenaamde Netto Omzetverlies voor de luchtvaartmaatschappijen.

Omdat verondersteld is dat de te schrappen vluchten niet alsnog uitgevoerd kunnen worden door ze te verschuiven naar aangrenzende 20 minutenblokken, waarin nog wel reservecapaciteit beschikbaar kan zijn, mag ook een deel van totale variabele kosten op dit Netto Omzetverlies in mindering worden gebracht.

Het is aannemelijk dat het om ruwweg een dertig procent van de totale variabele kosten gaat, ¹¹ indien vluchten structureel gedurende langere tijd niet worden uitgevoerd. Op basis van de laatst bekende kwartaalcijfers mag voorts worden aangenomen dat de operationele kosten en opbrengsten elkaar de komende tijd niet veel zullen ontlopen. Dat betekent dat ruwweg het percentage van de variabele-kostenreductie ook op het bruto Omzetverlies mag worden toegepast. Na deze compensatie voor vermeden variabele kosten wordt van het Bottom Line Effect gesproken.

Voor de KLM hub operatie vluchten wordt 27% kostenreductie gehanteerd. Ook voor de charter vluchten van Transavia en Martinair geldt een percentage van om en nabij de 30%. Voor de vrachtluchten van Martinair wordt een kostenreductie aangehouden van 50% in verband met de hogere post aan vermijdbare brandstofkosten op de lange afstand.

Deze gegevens leiden tot de volgende berekening voor KLM en haar code sharing partners:

¹⁰ De berekende yield is gebaseerd op gemiddelde waarden die in 2004 actueel zijn.

¹¹ Deze aanname van 30% is gebaseerd op gegevens, verstrekt door de KLM

variabele kosten bemanning	1% DOC
brandstofkosten	5%
afhandelings- en luchthavenkosten	6%
en-route heffingen	8%
variabele	5%
catering kosten	2%
of wel in totaal vermijdbaar van totale variabele kosten	27%

in te leveren aantal stoelen in de eerste schrapronde: 835.796 stoelen

idem in de tweede schrapronde: 1.089.348 stoelen.

Het effect van de eerste plus tweede selectieronde leidt afgerond tot zo'n 1.925.000 in te leveren stoelen op jaarbasis. Het aantal stoelen neemt licht progressief toe, omdat het effect van de geschrapte vluchten van steeds grotere vliegtuigen gaat meespelen. Hanteert men de hierboven vermelde yield per stoel dan resulteert een bedrag van Op jaarbasis is derhalve sprake van een Netto Omzetverlies van ruim € 878 miljoen indien beide selectieronden worden uitgevoerd. In netto termen zou sprake van een bottom line effect sprake kunnen zijn van ruwweg € 550 miljoen.

Benadrukt moet worden dat hier alleen de schade voor de KLM plus haar code-sharing partners is geschat, die voortvloeit uit het blokkensysteem. Daarnaast dient KLM in de categorie A nog een aantal vluchten in te leveren. Blijkens tabel 1 gaat het om 34 lijndienstoperaties en 4 vrachtluchten per week.

Een schatting van de omzet in deze categorie A-vluchten is met grotere onzekerheden omgeven dan de B categorie, omdat het hier uiteenlopende vluchten betreft, waaronder met name chartervluchten, die geen bijdrage aan de transfer leveren en bovendien een lagere yield kennen. Voor deze KL-vluchten in de A categorie is daarom dezelfde rekenregel toegepast als voor de Transavia vluchten: € 35.478 per retourvlucht x 1800 vluchten in de A categorie leidt tot een extra Netto Omzet verlies van € 64 mln. Met een bottom line effect van € 45 mln. Samenvattend zullen de schrapvoorstellen voor KLM en haar code sharing partners tot een geschat Netto omzetverlies leiden van € 942 mln en een bottom line effect van € 595 mln.

De genoemde bedragen betreffen alleen de directe effecten van de vluchttuitval. Er is dus geen rekening gehouden met indirecte of tweede-orde effecten.

Deze indirecte effecten kunnen drieërlei van aard zijn:

- In de eerste ronde wordt op een beperkt aantal bestemmingen het aantal dagelijkse frequenties met meer dan 1 verminderd: op 18 bestemmingen wordt alleen een dagelijkse frequentie geschrapt, maar op 4 bestemmingen 2 dagelijkse frequenties en op 2 bestemmingen zelfs 3 dagelijkse frequenties. Dit aantal bestemmingen met meer dan één geschrapte frequentie neemt echter in de tweede selectieronde sterk toe: drie bestemmingen moeten 4 frequenties inleveren, zes bestemmingen 3 frequenties en zes bestemmin-

gen 2 frequenties. Dit kan tot twee effecten leiden. De transferreizigers op de nog bestaande vluchten voor die bestemmingen, die tot dan toe voor Schiphol kozen als overstapluchthaven, zullen na frequentiereductie eerder geneigd zijn een andere overstapluchthaven te kiezen, omdat die vermoedelijk betere en frequentere connecties biedt. Dit kan tot gevolg hebben dat ook het transfervolume op de niet geschrapte vluchten op die Europese routes verder onder druk komt te staan.

- Het tweede effect betreft de nog resterende O/D reizigers op betrokken Europese routes. Indien de KLM op routes waarop zij frequenties moet inleveren ook moet concurreren met een of meer andere maatschappijen, zal het effect van de frequentiereductie meer dan proportioneel kunnen doorwerken op het KLM-marktaandeel op die route, conform het in de literatuur beschreven S-vormig verloop van de curve die de relatie tussen beide variabelen aangeeft.¹²
- Het derde indirecte effect heeft betrekking op de reductie in het transfervolume als gevolg van de eliminatievoorstellen. De beladingsgraad van de aansluitende vluchten kan daardoor onder de kritische beladingsgraad terechtkomen, hetgeen een extra verlieslatende exploitatie impliceert, die nog niet in de bovenstaande omzetverliezen is verdisconteerd. Afhankelijk van de duur van de capaciteitslimitering van het banenstelsel zal de KLM in dergelijke gevallen moeten overwegen om ook een groeiend aantal aansluitende vluchten te schrappen.

De indruk bestaat op grond van het voorlopige cijfermateriaal dat het passagiersvolume dat in de ICA – Euro transfer wordt geschrapt in de eerste ronde te beperkt is om domino effecten op te roepen in de aansluitende ICA –vluchten.

Indien ook de tweede selectieronde wordt uitgevoerd, dienen de passagiersaantallen met een factor van ruim 2 te worden vermenigvuldigd. Hoewel in dit stadium voldoende detailgegevens voor vervolgberekeningen ontbreken, is het aannemelijk dat na de tweede selectieronde op termijn domino-effecten in de aansluitende ICA-vluchten onvermijdelijk worden. Het geschatte Netto omzet verlies en het bottom line effect zijn na de eerste selectieronde echter al zo omvangrijk, dat dit de KLM voor grote financiële problemen stelt. Dit geldt a fortiori na de tweede selectieronde. Tegen die achtergrond krijgt de vraag naar de additionele indirecte effecten, waarbij ook aansluitende ICA-lijdendiensten gestaakt zouden kunnen gaan worden, een betrekkelijk karakter. Indien namelijk de capaciteitsreductie van beperkte duur blijft, zal vermoedelijk eerder een verslechterend exploitatieresultaat op deze vluchten voor lief

¹² Cf. Gelerman, W en R. de Neufville, Planning for Satellite airports, *Transportation Engineering Journal*, ASCE, vol. 99 (1973) August, p.537-551

genomen worden, dan dat ook deze aansluitende lijndiensten volledig geschrapt worden. Houdt de capaciteitsrestrictie echter aan, dan zullen ook onrendabele ICA-vluchten vanaf Schiphol geschrapt kunnen gaan worden. De op middellange termijn verwachte positieve netwerkeffecten van de KLM-Air France fusie voor Schiphol dreigen dan voortijdig te verdwijnen.

De effecten, die de schrapvoorstellen voor Transavia en Martinair hebben, kunnen ontleend worden aan de specifieke yield cijfers, genoemd in hoofdstuk 3, alsmede het aantal geschrapte vluchten vermeld in tabel 1.

Transavia :

Chartervluchten eerste schrap ronde	2340 vluchten per jaar
Charter vluchten tweede schrapronde	1768 vluchten per jaar
Totaal	4108 vluchten x € 35.478 =

€ 146 mln Netto omzet verlies en €102 mln bottom line effect

Martinair:

Vrachtvluchten eerste schrapronde	624 vluchten per jaar
Vrachtvluchten tweede schrapronde	364 vluchten per jaar
Totaal	988 vluchten x € 295.200,- =

€ 292 mln Netto Omzetverlies en € 146 mln bottom line effect

Chartervluchten eerste schrapronde	1196 vluchten per jaar
Chartervluchten tweede schrapronde	468 vluchten per jaar
Totaal	1664 vluchten x € 74.909 =

€ 125 mln Netto Omzetverlies en € 88,- bottom line effect.

Samenvattend impliceren de schrappingvoorstellen met het oog op de invoerfout:

	<i>Netto- Omzetverlies</i>	<i>Bottom line effect</i>
KLM en code share partners	942	595
Transavia	146	102
Martinair	417	234
Ruwe schatting omzeterderving SG en LVNL ¹³	100	100
Totaal algemeen	€ 1.6 mld	€ 1 mld

¹³ Op basis van door de KLM verstrekte informatie.

7 De relatie tussen de baancapaciteitsbeperking en de KL-AF fusie

Naar verwachting zullen de mededingingsautoriteiten in maart 2004 een beslissing nemen over de fusie KLM-Air France. Het is niet onaannemelijk dat bijvoorbeeld op de routes Amsterdam – Parijs en Amsterdam - Nice als gevolg van de fusie een aanzienlijke marktmacht ontstaat. Op grond daarvan kunnen de mededingingsautoriteiten voorwaarden aan de goedkeuring van de fusie verbinden, waarbij slots op deze twee routes moeten worden ingeleverd. Op zich kan dit de druk op sommige piekblokken verminderen. Het is echter aanneemelijk dat de mededingingsautoriteiten eisen, dat deze slots beschikbaar worden gesteld aan nieuwe toetreders op de twee genoemde routes. De druk op die piekblokken zal dan niet wezenlijk verminderen.

Het psychologische effect van het tijdstip waarop de fusie feitelijk geëffectueerd kan gaan worden, terwijl dan tevens de consequenties van de invoerfout zichtbaar worden in de limitering van de baancapaciteit mag niet onderschat worden. In de onderhandelingen tussen de Nederlandse staat enerzijds en de KLM en Air France anderzijds is van de zijde van de Nederlandse staat onomwonden duidelijk gemaakt, dat het belang van Schiphol als mainport in termen van een intercontinentale hub van betekenis bij een fusie expliciet gehandhaafd dient te worden. Die voorwaarde van Nederlandse zijde is gehonoreerd in een ‘state assurance’ door de fusiepartners om tenminste voor vijf jaar 42 sleutelbestemmingen vanaf Schiphol te blijven bedienen. De eerste clause die daarbij echter vermeld is, betreft de economische levensvatbaarheid van die bestemmingen. Als met andere woorden de uiterst smalle winstmarges van de KLM-huboperaties op Schiphol gefrustreerd worden, doordat er drastisch in Europese aansluitende vluchten moet worden gesnoeid, wordt hiermee direct de mogelijkheid geboden om ook te gaan snoeien in eerder afgedwongen sleutelbestemmingen. Indien immers profijtelijke ICA-operaties wel kunnen worden gerealiseerd door de integratie van KLM- en Air France operaties op Charles de Gaulle, wordt in wezen door de nasleep van de invoerfout al vroegtijdig een netwerksaneringsproces ten nadele van Schiphol en ten voordele van Charles de Gaulle in gang gezet, dat de staat juist beoogd had nog voor tenminste vijf jaar uit te stellen.

De tussentijdse netwerkkoppeling van het KLM- en Air France netwerk, waarvan Schiphol de eerstkomende jaren wel degelijk kan profiteren, dreigt eveneens voortijdig gesmoord te worden. Zodra de goedkeuring van de mededingingsautoriteiten namelijk een feit is, zou het code sharing- en dienstregelingsafstemmingsproces op gang moeten komen. Dat betekent onder meer, dat de Franse regionale bestemmingen veel nadrukkelijker op de KLM-blokken

zouden moeten gaan aansluiten, evenals omgekeerd KLM-vluchten op de Air France blokken op CDG. Het ligt echter voor de hand dat dit een extra druk op de piekblokken op Schiphol zal opleveren, die door de invoerfout nu al een overflow laten zien. Daarmee is het beeld in wezen bepaald:

- de fusie AF-KLM zou voor de eerstkomende jaren een intensivering van het hubsysteem moeten kunnen opleveren, zowel op Schiphol als op Charles de Gaulle;

- essentieel daarvoor is de piekcapaciteit van het banenstelsel;

- precies in de periode, dat dat proces geëffectueerd zou moeten worden tussen de fusiepartners, blijkt de piekcapaciteit volstrekt ontoereikend te zijn.

Het is allerminst ondenkbaar dat de signaalwerking van de tekortschietende capaciteit op het strategische moment zo sterk is, dat de mainportambities voor Schiphol in gevaar komen.

Het zou daarom aanbeveling verdienen om met behulp van meer gedetailleerde data enkele scenario's te ontwikkelen om de dienstregelingsintegratie van AF en KLM op Schiphol vanaf medio volgend jaar te simuleren en daarbij expliciet na te gaan in welke mate dat afstemmingsproces gefrustreerd dreigt te worden door tekortschietende baancapaciteit als gevolg van de invoerfout. Op langere termijn zouden de gevolgen van de invoerfout wel eens een meer structureel karakter kunnen krijgen, dan alleen maar een tijdelijk omzetverlies voor de home carrier op Schiphol. De doorlooptijd van de corrigerende MER-procedure wordt daarmee een belangrijke strategische factor in het mainportbeleid van de Nederlandse overheid. Nadere en tijdige kwantificering van de fusie-effecten bij uiteenlopende MER-doorlooptijden is daarom dringend gewenst. Een extra punt van aandacht daarbij is, of en hoe lang de financiële draagkracht van de home carrier nog toereikend is om de geschatte omzetsderving te dragen.

8 Enkele samenvattende conclusies

Aan de hand van een objectief toetsbare procedure zijn op basis van de verkeersgegevens voor het 2005 grenswaardescenario in twee selectieronden vluchten geëlimineerd om binnen de piekcapaciteit van het banenstelsel als gevolg van de invoerfout te kunnen blijven. Dit leidt ertoe dat in de eerste ronde ruim 23.starts zullen uitvallen. In de tweede ronde loopt dat aantal op naar ruim 45.000 starts. Geconstateerd kan worden dat ook in de tweede selectieronde het aantal geselecteerde KL-vluchten niet disproportioneel met het totale aantal te schrappen vluchten toeneemt. Wel loopt het aantal stoelen meer dan proportioneel op omdat steeds grotere vliegtuigen in het geding zijn bij de schrapvoorstellen. De gevolgen voor de omzet zijn omvangrijk. Er dient met een bottom line effect van globaal € 1 mld rekening gehouden te worden voor de Nederlandse luchtvaartbedrijven. Gelet op de structurele neerwaartse druk op de winstcijfers van de Europese lijndienstmaatschappijen, maken deze omzetverliezen een winstgevende exploitatie van het lijnennet praktisch onmogelijk. Anders gezegd, de KLM zal vermoedelijk in een ernstig verlieslatende situatie belanden. Welke spanningen dit oplevert binnen het fusieverband is eveneens de vraag.

Van tweede-orde effecten is bij de berekende omzetverliezen nog afgezien. De niet aan Schiphol gebonden transferreizigers op de gesnoeide routes zullen minder snel voor Schiphol kiezen als overstapluchthaven. Concurrerende luchtvaartmaatschappijen op de gesnoeide routes kunnen een meer dan proportioneel deel van de OD-passagiers naar zich toe trekken. Deze effecten zijn niet verdisconteerd.

De vraag of de frequentiereductie op Europese routes ook doorwerkt op de ICA routes kan in de eerste selectieronde ontkennend beantwoord worden: de volume-effecten in de transfer zijn te beperkt om het direct couperen van ICA-frequenties aannemelijk te maken. Na de tweede selectieronde verdubbelt het transferverlies. Doorwerkingseffecten op de ICA-routes vergen nadere analyse, maar worden waarschijnlijker naarmate de periode, waarin de invoerfout zich doet gevoelen, langer wordt. Zodra echter ICA-lijndiensten vanaf Schiphol moeten worden opgeheven, kan een versneld netwerkrationalisatieproces binnen het gefuseerde netwerk op gang komen.

De doorlooptijd van de MER-procedure ter correctie van de invoerfout is daarmee de sturingsvariabele bij uitstek geworden voor de levensvatbaarheid van het mainportbeleid in Nederland. Nadere analyse van de MER-doorlooptijd en het netwerkintegratieproces van de beide fusiepartners in alternatieve scenario's is daarom dringend gewenst.

Bijlage 1 Vluchteneliminatie per tijdblok

Opmerkingen vooraf

De in de tweede ronde geëlimineerde vluchten per blok worden cursief vermeld.

In de bijlage worden de volgende definities gehanteerd voor de drie categorieën van vluchten:

Categorie A: incidentele vluchten van EU carriers, veelal C of F vluchten, minder dan 5 dagen per week¹⁴

Categorie B: KL-vluchten en die van code-sharing partners

Categorie C: BM-vluchten, niet zijnde die van KL code-sharing partners

Blok 21

Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
MP 97	C	MCT	alleen 2	1 Oost	
KL 1183	J	ODU	6	1	

Resterende overflow eerste ronde: 4 dagelijkse frequenties.

Resterende overflow tweede ronde: 3 frequenties

Verhouding tussen aantal vluchten van home carriers en buitenlandse maatschappijen in B en C: 17 : 5

dus in eerste ronde 3 KL-vluchten en 1 BM vlucht eruit.

Tweede ronde: 1 KL-vlucht, 1 KL code share vlucht en 1 BM vlucht.

Categorie B:

KL 9672	GOA	alle dagen	7 Oost	75
KL 9921	BRU	alle dagen	7 West	75
KL 9064	BLQ	alle dagen	7 Oost	75
EW 9838	PAD	alle dagen	7	50
KL 9267	VTE	alle dagen	7	100

Categorie C:

BA 8110	LGW	alle dagen	7 West	46
LX 1109	BSL	1 2 3 4 5	5	
Oost-West balans ¹⁵ geschrapte vluchten:		52 : 48 (NB Excl. cursieve vluchten)		

Blok 22

Categorie A:

¹⁴ Voor een MP vluchtenserie van zes dagen is hiervoor een uitzondering gemaakt. Deze is toch tot categorie A gerekend in blok 37.

¹⁵ Bij de berekening van de Oost-West balans is een procentuele verhouding gekozen. Dus bijv. bij gelijke aantallen is de balans 50:50. Bij de verhouding tussen het aantal vluchten in categorie B en C is daarentegen van de absolute aantallen vluchten per categorie uitgegaan.

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
MP 71	F	SEA	alleen 4	1 Oost	
KL 9321	C	TLV	3	1	
MP 61	F	SJU	1	1	
MP 9307	J	CUN	2 4	2	
MP 9500	C	AGP	1 3	2	
MP 9796	C	FAO	4 6 7	3	

Resterende overflow in de tweede ronde: 1 dagelijkse frequentie

Verhouding tussen home carrier vluchten (incl code sharing) en buitenlandse maatschappijen: 9:8 vluchten, dus in de tweede ronde 1 home carrier vlucht eruit.

Categorie B:

RQ 9919	BRN	alle dagen	7	35
---------	-----	------------	---	----

Blok 23 (alleen in tweede ronde)

Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
MP 73	F	ATL	2	1	
MP 1013	F	LPA	4	1	

Resterende overflow in de tweede ronde: 2 dagelijkse frequenties

Verhouding tussen vluchten van home carriers plus code sharing partners en buitenlandse maatschappijen 15:2, dus in de tweede ronde 2 KL code share vlucht eruit

Categorie B:

RQ 9037	LNZ	alle dagen	7	35
RQ 9149	SZG	alle dagen	7	35

Blok 27

Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
KL 9221	C	PVK	2 4	2 Oost	
KL 9862	J	NCE	4567	4 Oost	

Resterende overflow: 5 dagelijkse frequenties

Resterende overflow tweede ronde: 3 dagelijkse frequenties

Verhouding tussen vluchten van home carriers plus code sharing partners en buitenlandse maatschappijen in B en C: 17 : 4

Dus in de eerste ronde 2 KL-vluchten plus 1 KL gelieerde BM vlucht eruit en 2 BM vluchten.

Tweede ronde: 1 KL vlucht, 1 KL code share vlucht en 1 BM vlucht

Categorie B:

KL 9766	CWL	alle dagen	7 West	46
KL 9988	TRN	alle dagen	7 Oost	75
RQ 9013	LNZ	alle dagen	7 Oost	35
KL 9912	TRF	alle dagen	7	75
UK 9829	MME	alle dagen	7	50

Categorie C:

CB 1245	CBG	12345	5 West	32
BA 9110	LGW	alle dagen	7 West	46
AZ 1045	FCO	alle dagen	7	147

Oost-West balans geschrapte vluchten: 51 : 49 (Excl. cursief)

Blok 28

Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
KL 1185	J	NDR	3	1 Oost	
MP 97	F	MCT	3	1 Oost	
KL 9901	C	JER	2 6	2 West	
KL 9926	C	JKH	4 7	2 Oost	

Resterende overflow in de eerste ronde: 3 dagelijkse frequenties

Overflow tweede ronde: 3 dagelijkse frequenties

Verhouding tussen vluchten van home carriers plus code sharing en buitenlandse maatschappijen in B en C: 19 : 2

dus 1 KL-vlucht en 1 KL code share vlucht eruit en 1 BM vlucht.

In de tweede ronde 1 KL vlucht, 1 KL code sharing vlucht en 1 BM vlucht eruit.

Categorie B:

KL 9076	BLQ	alle dagen	7 Oost	100
XT 9053	ANR	alle dagen	7 Oost	50
KL 9401	ZRH	alle dagen	7	108
EW 9854	BRE	alle dagen	7	75

Categorie C:

BD 1081	EMA	alle dagen	7 West	102
SR 2181	ZRH	alle dagen	7	186

Oost-West balans geschrapte vluchten: 67 : 33 (Excl. Cursief)

Blok 29

Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
KL 54	C	AYT	2 6	2 Oost	

Resterende overflow in de eerste ronde: 5 dagelijkse frequenties

Overflow in de tweede ronde: 3 dagelijkse frequenties

Verhouding tussen vluchten van home carriers en buitenlandse maatschappijen in B en C:

18 : 5

Dus in de eerste ronde 4 KL-vluchten, en 1 BM-vlucht eruit.

In de tweede ronde 2 KL vluchten en 1 BM vlucht eruit.

Categorie B:

KL 9990	SXB	alle dagen	7 Oost	46
KL 9836	BRS	alle dagen	7 West	75
KL 9760	MRS	alle dagen	7 Oost	75
KL 9836	TLS	alle dagen	7 Oost	75
KL 9378	VCE	alle dagen	7	100
KL 8353	BHX	12345	5	106

Categorie C:

CB 1247	SOU	12345	5 West	32
LX 1111	BSL	123456	6 50	

Oost-West balans geschrapt vluchten: 66 : 34 (Excl. Cursief)

Blok 30 (alleen in tweede ronde)

Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
KL 1001	F	TLV	1	1	
MP 61	F	SJU	1	1	

Resterende overflow in tweede ronde: 2 frequenties

Verhouding vluchten in categorie B en C is 12 : 4

1 KL code share vlucht en 1 BM vlucht gaan eruit.

Categorie B:

AF 1013	LYS	12345	5	50
---------	-----	-------	---	----

Categorie C:

G7 1183	BGY	12345	5	
---------	-----	-------	---	--

Blok 35

Categorie A:

Geen incidentele vluchten

Resterende overflow in de eerste ronde: 5 dagelijkse frequenties
 Resterende overflow in de tweede ronde: 3 frequenties

Verhouding tussen vluchten van home carriers en buitenlandse maatschappijen in B en C:
 21 : 3
 dus in de eerste ronde 2 KL-vluchten, 2 KL code sharing vluchten en 1 BM-vlucht eruit.
In de tweede ronde 2 KL code sharing vluchten en 1 BM vlucht.

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
<u>Categorie B:</u>					
KL 9006		SXB	alle dagen	7 Oost	46
KL 9002		TRN	alle dagen	7 Oost	75
UK 9839		MME	alle dagen	7 West	50
RQ 9025		LNZ	alle dagen	7 Oost	35
RQ 9871		BRN	alle dagen	7	35
EW 9714		FMO	alle dagen	7	50
<u>Categorie C:</u>					
AY 842		HEL	alle dagen	7 West	140
BA 8114		LGW	1234566		100

Oost-West balans geschrapte vluchten: 60 : 40 (excl. Cursief)

Blok 36

<u>Categorie A:</u>					
<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
KL 1161		SKG	12 4 6	4 Oost	
KL 9944	C	PMI	3 4	2 Oost	
MP 9650	C	CFU	5 7	2 Oost	

Resterende overflow in de eerste ronde: 4 dagelijkse frequenties
 Resterende overflow in tweede ronde: 3 dagelijkse frequenties.

Verhouding tussen vluchten van home carriers en buitenlandse maatschappijen in B en C:
 21 : 2
 Dus in de eerste ronde 1 KL-vlucht eruit en 3 KL code sharing vluchten.
In de tweede ronde 1 KL-vlucht, 1 KL code sharing vlucht en 1 BM vlucht.

<u>Categorie B:</u>					
KL 9455		EIN	alle dagen	7 Oost	46
UK 9913		NWI	alle dagen	7 West	46
UK 9235		ABZ	alle dagen	7 West	102
UK 9457		LBA	alle dagen	7 West	102
RQ 9101		MLA	1234566		35
KL 9696		GOA	1234567	7	75

Categorie C:

NI 1171 OPO 1234567 7 49

Oost-West balans geschrapte vluchten: 42 : 58 (excl. Cursief)

Blok 37

Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
HV 9433		AGP	3	1 Oost	
IB 3245		MAD	6	1 Oost	
KL 1187		NDR	3	1 Oost	
KL 9628	C	CFU	7	1 Oost	
KL 9871	C	CFU	1	1 Oost	
MP 9294	C	CFU	2	1 Oost	
MP 73	F	ATL	1 2	2 West	
HV 9601	C	BJL	3 4 5 6	4 Oost	
MP 9488		RHO	1 5 6 7	4 Oost	
MP 9058		PMV	0 23 4 5 6 7	6 West	

Resterende overflow in de eerste ronde: 1 dagelijkse frequentie

Resterende overflow in de tweede ronde: 3 dagelijkse frequenties

Verhouding tussen vluchten van home carriers en buitenlandse maatschappijen in B en C:
17 : 3 Dus 1 dagelijkse KL-vlucht wordt geschrapt in de eerste ronde.

In de tweede ronde 1 home carrier vlucht, 1 KL code sharing vlucht en 1 BM vlucht eruit.

Categorie B:

KL 9924	MMX	alle dagen	7 West	50
KL 9780	CWL	alle dagen	7	46
EW 9790	PAD	alle dagen	7	50

Categorie C:

TP 1293	LIS	alle dagen	7	129
---------	-----	------------	---	-----

Oost-West balans geschrapte vluchten: 48 : 52 (excl. Cursief)

Blok 38

Categorie A:

Alle incidentele vluchten in deze categorie zouden geschrapt kunnen worden waardoor de overflow op 0 uitkomt. De Oost-West balans zou daarmee echter worden verstoord. Daarom wordt het aantal incidentele vluchten geschrapt tot in de eerste ronde een overflow resteert van 1 dagelijkse frequentie ten laste van categorie B.

In de tweede ronde worden ook de resterende incidentele vluchten in categorie A geëlimineerd.

Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
KL 9002	C	LIS	3	1 Oost	
KL 9097	J	LIS	2 4 6 7	4 Oost	
KL 9761	C	ACE	3 6 7	2 Oost	
KL 9757	J	PBM	6	1 Oost	
KL 9210	C	TFS	34	2	

Resterende overflow in de eerste ronde: 1 dagelijkse frequentie plus een vlucht op dag 6
 In de tweede ronde nog resterende overflow: 2 dagelijkse frequenties

Verhouding tussen vluchten van home carriers en buitenlandse maatschappijen in B en C:
 16 : 3

dus in de eerste ronde 1 KL-vlucht eruit plus een frequentie op dag 6.

In de tweede ronde 1 KL-vlucht eruit en 1 BM vlucht.

Categorie B:

KL 9949	BRS	alle dagen	7 West	75
KL 9314	TXL	6	1	100
KL 9840	LUX	alle dagen	7	50

Categorie C:

LH 1127	MUC	alle dagen	7	87
---------	-----	------------	---	----

Oost-West balans geschrapte vluchten: 53 : 47 (excl. Cursief)

Blok 39Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
KL 9816		HER	4 6	2 Oost	
MP 9777	C	TFS	3	1 Oost	

Oost-West Balans geschrapte vluchten: 100 : 0 (excl. Cursief)

Gelet op het geringe aantal geschrapte vluchten op verschillende dagen is deze onbalans gerechtvaardigd.

In de eerste ronde geen resterende overflow.

In de tweede ronde resterende overflow: 3 dagelijkse frequenties

Verhouding tussen vluchten van home carriers en buitenlandse maatschappijen in categorie B en C is 12:4

In de tweede ronde 2 KL-vluchten eruit en 1 BM-vlucht.

Categorie B:

<u>Vluchtnr</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
KL 1227	CPH	1234567	7	124
AF 1017	LYS	alle dagen	7	50

Categorie C:

BA 8355 BHX 12345 5

Blok 44*Categorie A:*

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
MP 83	F	NBO	6	1 Oost	
MP 91	F	AUH	7	1 Oost	
MP 9412	C	LPA	34	2 Oost	
MP 9910	C	LPA	12 5 7	4 Oost	
KL 1007	J	LED	1 3 7	3 West	
KL 1011	F	ANC	6	1	
KL 9215	C	SSH	5	1	

Resterende overflow in de eerste ronde: 4 dagelijkse frequenties

Resterende overflow in de tweede ronde: 2 dagelijkse frequenties

Verhouding tussen vluchten van home carriers en buitenlandse maatschappijen in B en C:
15 : 7

dus in de eerste ronde 1 KL-vlucht, 1 KL code sharing vlucht en 2 BM-vluchten eruit.

In de tweede ronde 2 KL code sharing vluchten eruit.

Categorie B:

KL 1021	CDG	alle dagen	7 Oost	108
UK 9925	NWI	alle dagen	7 West	50
RQ 9959	INN	alle dagen	7	35
UK 9321	EDI	alle dagen	7	102

Categorie C:

BA 1627	MAN	alle dagen	7 West
LX 1113	BSL	alle dagen	7 Oost

Oost-West balans geschrapte vluchten: 53 : 47 (excl. Cursief)

Blok 45*Categorie A:*

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
HV 9449	C	HRG	4	1 Oost	
HV 9476	C	LXR	4	1 Oost	
HV 9739	C	SPC	3	1 Oost	
MP 93	F	AUH	2 5	2 Oost	
KL 9504	C	ACE	3 5 6	3 Oost	
KL 1077	J	SOF	1 3 5 6	4 Oost	
MP 9120	C	TFS	1 2 4 6	4 Oost	

Resterende overflow in de eerste ronde: 2 dagelijkse frequenties plus twee vluchten op dag 7

Resterende overflow in tweede ronde: 3 dagelijkse frequenties

Verhouding tussen vluchten van home carriers en buitenlandse maatschappijen in B en C: 17 : 4.

Gelet op het aantal home carrier vluchten dat al in Categorie A is geschrapt gaat 1 KL- code sharing vlucht en 1 BM-vlucht eruit in de eerste ronde, plus twee vluchten op dag 7.

In de tweede ronde gaan er 2 KL code sharing vluchten uit en 1 BM vlucht.

Categorie B:

UK 9001	HUY	alle dagen	7 West	75
KL 9467	EIN	7	1 Oost	50
XT 9151	MST	7	1 Oost	50
RQ 9037	LNZ	alle dagen	7	35
RQ 9113	SZG	alle dagen	7	35

Categorie C:

GR 1000	GCI	alle dagen	7 West	33
LH 1139	FR4	alle dagen	7	156
Oost-West balans geschrapte vluchten:		56 : 44 (excl. Cursief)		

Blok 46

Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
HV 9423	C	CAI	3 6	2 Oost	
MP 83	F	NBO	7	1	
KL 1193	J	TNG	2 6	2	
KL 9156	C	OPO	2 3	2	
KL 9391	C	TFS	1 3 4	3	
HV 9589	C	HER	4567	4	

Oost-West Balans geschrapte vluchten: 100 : 0

Geen resterende overflow na eerste ronde

Resterende overflow in de tweede ronde: 1 dagelijkse frequentie

1 KL-vlucht wordt geschrapt

Categorie B:

KL 9854	LUX	alle dagen	7	50
---------	-----	------------	---	----

Blok 47 (alleen in tweede ronde)

Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
KL 1005	F	DXB	4	1	
MP 9738	J	CUR	5	1	
HV 9381	C	ACE	1 7	2	
HV 9541	C	FNC	2 7	2	

HV 9689	C	RAK	56	2
KL 9085	C	KGS	1 3 5	3

Blok 51Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
HV 9894	C	ALC	2	1 Oost	
KL 9361	C	PFO	1 3 5 7	4 Oost	

Resterende overflow in de eerste ronde: 4 dagelijkse frequenties

Resterende overflow in de tweede ronde: 3 dagelijkse frequenties

Verhouding tussen vluchten van home carriers en buitenlandse maatschappijen in B en C:
15 : 8

dus 1 KL-vlucht 1 KL code share vlucht en 2 BM-vluchten eruit in de eerste ronde, mede gelet op de reeds geleverde bijdrage in de categorie A door de home carriers.

In de tweede ronde 1 KL vlucht, 1 KL code share vlucht en 1 BM vlucht eruit.

Categorie B:

KL 9034	SXB	alle dagen	7 Oost	46
UK 9863	MME	alle dagen	7 West	50
KL 9188	BRU	alle dagen	7	75
EW 9814	PAD	alle dagen	7	50

Categorie C:

BA 8357	BHX	alle dagen	7 West	
IG 9346	FLR	alle dagen	7 Oost	
BD 1095	EMA	alle dagen	7	
Oost-West balans geschrapte vluchten:		58 : 42 (Excl. cursief)		

Blok 52Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
KL 9158		SVQ	2 5 7	3 Oost	

Resterende overflow in de eerste ronde: 4 dagelijkse frequenties

Resterende overflow in de tweede ronde: 3 dagelijkse frequenties

Verhouding tussen vluchten van home carriers en buitenlandse maatschappijen in B en C:
15 : 8

dus in de eerste ronde 3 KL-vluchten en 1 BM-vlucht eruit, mede gelet op de reeds geleverde bijdrage in de categorie A door de home carrier.

In de tweede ronde 2 KL code share vluchten en 1 BM vlucht eruit.

Categorie B:

KL 9804	CWL	alle dagen	7 West	46
---------	-----	------------	--------	----

KL 9948	MMX	alle dagen	7 West	46
KL 9868	LUX	alle dagen	7 Oost	46
UK 9937	NWI	alle dagen	7	50
XT 9163	MST	alle dagen	7	50

Categorie C:

SN 1213	BRU	alle dagen	7 Oost	
IB 4265	BCN	alle dagen	7	

Oost-West balans geschrapte vluchten: 53 : 47 (Excl. cursief)

Blok 53 (alleen in de tweede ronde)Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
KL 9819	J	ALC	5	1	
MP 65	F	BGR	4	1	
HV 9653	C	SHJ	1 7	2	
KL 9516	J	AGP	1 3 5	3	
KL 9793	C	AGP	2 4 6 7	4	

Resterende overflow in de tweede ronde: 1 dagelijkse frequentie plus twee vluchten op dag 2 en 6

Verhouding tussen vluchten home carriers en buitenlandse maatschappijen in B en C: 14:3

1 KL code share vlucht eruit

Categorie B:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
XT 9089		ANR	alle dagen	7	50
KL 9497		EIN	2	1	50
HV9747	C	FAO	6	1	149

Blok 54 (alleen in de tweede ronde)Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
HV 9942	J	DAM	4 5 6	3	

Resterende overflow in de tweede ronde: 1 dagelijkse frequentie

Verhouding categorie B en C: 10:7

1 KL vlucht in de tweede ronde eruit

Categorie B:

KL 9479	J	EIN	alle dagen	7	
---------	---	-----	------------	---	--

Blok 60Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
-----------------	--------------------	-------------------	--------------	------------------	------------------

KL 1009	F	ANC	4	1 West
MP 9445		JFK	1	1 West
KL 1037		MLA	5	1 Oost
KL 9740	C	FAO	2 4	2 Oost

Resterende overflow in de eerste ronde: 3 dagelijkse frequenties plus 1 frequentie op dag 3

Resterende overflow in de tweede ronde: 3 dagelijkse frequenties

Verhouding tussen vluchten van home carriers en buitenlandse maatschappijen in B en C:
17 : 3

dus 1 KL-vlucht en 2 KL code sharing vluchten eruit in categorie B plus een frequentie op dag 3.

In de tweede ronde 1 KL vlucht, 1 KL code share vlucht en 1 BM vlucht eruit.

Categorie B:

RQ 9907	BRN	alle dagen	7 Oost	35
KL 9816	CWL	alle dagen	7 West	46
XT 9101	ANR	alle dagen	7 Oost	50
KL 9491	EIN	3	1 Oost	50
KL 9200	BRU	alle dagen	7	75
UK 9949	NWT	alle dagen	7	50

Categorie C:

LX 1115	BSL	12345 7	6	50
---------	-----	---------	---	----

Oost-West balans geschrapte vluchten: 65 : 35

Blok 61

Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
KL 9151	C	LPA	5	1 Oost	
KL 9887	C	IBZ	5	1 Oost	
MP 65	F	BGR	6	1 West	
KL 58	C	BJV	2 6	2 Oost	

Resterende overflow in de eerste ronde: 3 dagelijkse frequenties

Resterende overflow in de tweede ronde: 3 dagelijkse frequenties

Verhouding tussen vluchten van home carriers en buitenlandse maatschappijen in B en C:
15 : 5

Dus in de eerste ronde 1 KL-vlucht, 1 KL code sharing vlucht en 1 BM-vlucht eruit.

In de tweede ronde 2 KL vluchten en 1 BM vlucht eruit.

Categorie B:

KL 9038	TRN	alle dagen	7 Oost	75
EW 9902	BRE	alle dagen	7 West	75

KL 9578	BIO	alle dagen	7	75
KL 9732	GOA	alle dagen	7	75

Categorie C:

BD 1101	EMA	alle dagen	7 West	
SN 1215	BRU	alle dagen	7	

Oost-West balans geschrapte vluchten: 42 : 58 (excl. cursief)

Blok 62 (alleen in de tweede ronde)Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
KL 1197	J	AGA	2	1	
MP 81	F	NBO	5	1	
KL 1301	J	MIR	2	1	
KL 1039	J	MLA	1 4	2	
KL 30	C	ADB	1 6	2	
MP 9257	C	BJV	2	1	

Blok 63Categorie A:

<u>Vluchtnr</u>	<u>type vlucht</u>	<u>bestemming</u>	<u>dagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
KL 9038	C	PSA	5	1 Oost	
KL 9235	C	MLA	3	1 Oost	
KL 9278		VLC	3	1 Oost	
MP 97	F	MCT	2 6	2 Oost	
KL 9972	C	PMI	3	1 Oost	

Resterende overflow in de eerste ronde: 2

Verhouding vluchten home carrier en buitenlandse carriers in categorie B en C:
95:5

In de eerste ronde twee KL-vluchten geschrapt.

Resterende overflow in de tweede ronde: 3 dagelijkse frequenties

In tweede ronde 2 KL vluchten en 1 BM vlucht eruit.

Categorie B:

KL 9048	SXB	alle dagen	7 Oost	46
KL 9960	MMX	alle dagen	7 West	50
KL 9882	LUX	alle dagen	7	46
KL 9960	TRF	alle dagen	7	75

Categorie C:

LH 1131	MUC	alle dagen	7	
---------	-----	------------	---	--

Oost West balans geschrapte vluchten: 63 : 37 (excl. cursief)

Bijlage 2 Vluchteneliminatie in categorie A

Hieronder volgt op basis van de in bijlage 1 uitgevoerde selecties per piekblok een samenvatting van de geschrapte vluchten van EU-carriers in categorie A in respectievelijk twee opeenvolgende selectieronden: bijlage 2a en 2b.

Bijlage 2a. Categorie A-vluchten van EU-carriers in de eerste ronde ¹⁶

<u>Vluchtnr</u>	<u>bestemming</u>	<u>weekdagen</u>		<u>type vlucht</u>	<u>Bloktijd</u>
HV 9433	AGP	1 uit 7		J	37
HV 9601	BJL	4 uit 7		C	37
HV 9449	HRG	1 uit 7		C	45
HV 9476	LXR	1 uit 7		C	45
HV 9739	SPC	1 uit 7		C	45
HV 9423	CAI	1 uit 7		C	46
HV 9894	ALC	1 uit 7		C	51
KL 9221	PVK	2 „	cap. 124	C	27
KL 9901	JER	2 „	cap. 124	C	28
KL 9926	JKH	2 „	cap. 124	C	28
KL 54	AYT	2 „	cap. 128	C	29
KL 9944	PMI	2 „	cap. 128	C	36
KL 9628	CFU	1 „	cap. 124	C	37
KL 9871	CFU	1 „	cap. 189	C	37
KL 9002	LIS	1 „	cap. 124	C	38
KL 9097	LIS	4 „	cap. 189	C	38
KL 9504	ACE	3 „	cap. 124	C	45
KL 9361	PFO	4 „	cap. 124	C	51
KL 9740	FAO	2 „	cap. 124	C	60
KL 9151	LPA	1 „	cap. 189	C	61
KL 9887	IBZ	1 „	cap. 124	C	61
KL 58	BJV	2 „	cap. 128	C	61
KL 9038	PSA	1 „	cap. 124	C	63
KL 9235	MLA	1 „	cap. 189	C	63
KL 9761	ACE	3 „	cap. 189	C	38
MP 97	MCT	1 uit 7		F	21
MP 71	SEA	1 uit 7		F	22
MP 97	MCT	1 „		F	28
MP 9650	CFU	2 „		C	36
MP 9294	CFU	1 „		C	37
MP 73	ATL	2 „		F	37
MP 9488	RHO	4 „		C	37

¹⁶ Alle C-vluchten met KL- prefix worden als HV-vluchten aangemerkt in de schatting van de omzet derving.

MP 9058	PMV	6		C	37
MP 9777	TFS	1 „		C	39
MP 83	NBO	1 „		F	44
MP 91	AUH	1 „		F	44
MP 9412	LPA	1 „		C	44
MP 9910	LPA	3 „		C	44
MP 93	AUH	2 „		F	45
MP 9120	TFS	4 „		C	45
MP 9445	JFK	1 „		C	60
MP 65	BGR	1 „		F	61
MP 97	MCT	2 „		F	62

KL 9862	NCE	4 „	cap. 124	J	27
KL 1185	NDR	1 „	cap. 124	J	28
KL 1161	SKG	4 „	cap. 124	J	36
KL 1187	NDR	1 „	cap. 124	J	37
KL 9757	PBM	1 „	cap. 394	J	38
KL 9816	HER	1 „	cap. 124	J	39
KL 1007	LED	2 „	cap. 108	J	44
KL 1077	SOF	4 „	cap. 128	J	45
KL 9158	SVQ	3 „	cap. 124	J	52
KL 1007	ANC	1 „		F	60
KL 1037	MLA	1 „	cap. 124	J	60
KL 9278	VLC	1 „	cap. 124	J	63

Bijlage 2b. Categorie A-vluchten van EU carriers in de tweede ronde ¹⁷

<u>Vluchtnr</u>	<u>bestemming</u>	<u>weekdagen</u>		<u>type vlucht</u>	<u>Bloktijd</u>
HV 9589	HER	4		C	46
HV 9381	ACE	2		C	47
HV 9541	FNC	2		C	47
HV 9689	RAK	2		C	47
HV 9653	SHJ	2		C	53
HV 9942	DAM	3		J	54
KL 9321	TLV	1	cap. 124	C	22
KL 9210	TFS	2	cap. 124	C	38
KL 9215	SSH	1	cap. 189	C	44
KL 9156	OPO	2	cap. 124	C	46
KL 9391	TFS	3	cap. 189	C	46
KL 9085	KGS	3	cap. 189	C	47
KL 9793	AGP	4	cap. 124	C	53
KL 30	ADB	2	cap. 128	C	62
KL 9972	PMI	1	cap. 124	C	63

¹⁷ Zie voetnoot 14

<i>MP 9307</i>	<i>CUN</i>	<i>2</i>		<i>J</i>	<i>22</i>
<i>MP 9500</i>	<i>AGP</i>	<i>2</i>		<i>C</i>	<i>22</i>
<i>MP 9796</i>	<i>FAO</i>	<i>3</i>		<i>C</i>	<i>22</i>
<i>MP 1013</i>	<i>LPA</i>	<i>1</i>		<i>F</i>	<i>23</i>
<i>MP 9738</i>	<i>CUR</i>	<i>1</i>		<i>J</i>	<i>47</i>
<i>MP 73</i>	<i>ATL</i>	<i>1</i>		<i>F</i>	<i>23</i>
<i>MP 61</i>	<i>SJU</i>	<i>1</i>		<i>F</i>	<i>22</i>
<i>MP 61</i>	<i>SJU</i>	<i>1</i>		<i>F</i>	<i>30</i>
<i>MP 83</i>	<i>NBO</i>	<i>1</i>		<i>F</i>	<i>46</i>
<i>MP 65</i>	<i>BGR</i>	<i>1</i>		<i>F</i>	<i>53</i>
<i>MP 81</i>	<i>NBO</i>	<i>1</i>		<i>F</i>	<i>62</i>
<i>MP 9257</i>	<i>BJV</i>	<i>1</i>		<i>C</i>	<i>62</i>
<i>KL 1183</i>	<i>OUD</i>	<i>1</i>	<i>cap. 124</i>	<i>J</i>	<i>21</i>
<i>KL 1001</i>	<i>TLV</i>	<i>1</i>		<i>F</i>	<i>30</i>
<i>KL 1011</i>	<i>ANC</i>	<i>1</i>		<i>F</i>	<i>44</i>
<i>KL 1193</i>	<i>TNG</i>	<i>2</i>	<i>cap. 124</i>	<i>J</i>	<i>46</i>
<i>KL 1005</i>	<i>DXB</i>	<i>1</i>		<i>F</i>	<i>47</i>
<i>KL 9819</i>	<i>ALC</i>	<i>1</i>	<i>cap. 189</i>	<i>J</i>	<i>53</i>
<i>KL 9516</i>	<i>AGP</i>	<i>3</i>	<i>cap. 189</i>	<i>J</i>	<i>53</i>
<i>KL 1197</i>	<i>AGA</i>	<i>1</i>	<i>cap. 124</i>	<i>J</i>	<i>62</i>
<i>KL 1301</i>	<i>MIR</i>	<i>1</i>	<i>cap. 121</i>	<i>J</i>	<i>62</i>
<i>KL 1039</i>	<i>MLA</i>	<i>2</i>	<i>cap. 124</i>	<i>J</i>	<i>62</i>

Bijlage 3 Vluchteneliminatie categorie B

bijlage 3a Categorie B in de eerste selectieronde per piekblok

<u>Bloknr</u>	<u>vluchtnr</u>	<u>bestemming</u>	<u>weekdagen</u>	<u>Oost/West</u>	<u>Stoelcap.</u>
Blok 21	KL 9672	GOA	alle dagen	7 Oost	75
Blok 21	KL 9921	BRU	alle dagen	7 West	75
Blok 21	KL 9064	BLQ	alle dagen	7 Oost	75
Blok 27	KL 9766	CWL	alle dagen	7 West	46
Blok 27	KL 9988	TRN	alle dagen	7 Oost	75
Blok 27	RQ 9013	LNZ	alle dagen	7 Oost	35
Blok 28	KL 9076	BLQ	alle dagen	7 Oost	100
Blok 28	XT 9053	ANR	alle dagen	7 Oost	50
Blok 29	KL 9990	SXB	alle dagen	7 Oost	46
Blok 29	KL 9836	BRS	alle dagen	7 West	75
Blok 29	KL 9760	MRS	alle dagen	7 Oost	75
Blok 29	KL 9836	TLS	alle dagen	7 Oost	75
Blok 35	KL 9006	SXB	alle dagen	7 Oost	46
Blok 35	KL 9002	TRN	alle dagen	7 Oost	75
Blok 35	UK 9839	MME	alle dagen	7 West	50
Blok 35	RQ 9025	LNZ	alle dagen	7 Oost	35
Blok 36	KL 9455	EIN	alle dagen	7 Oost	46
Blok 36	UK 9913	NWI	alle dagen	7 West	46
Blok 36	UK 9235	ABZ	alle dagen	7 West	102
Blok 36	UK 9457	LBA	alle dagen	7 West	102
Blok 37	KL 9924	MMX	alle dagen	7 West	50
Blok 38	KL 9949	BRS	alle dagen	7 West	75
Blok 38	KL 9314	TXL	6	1	100
Blok 44	KL 1021	CDG	alle dagen	7 Oost	108
Blok 44	UK 9925	NWI	alle dagen	7 West	50
Blok 45	UK 9001	HUY	alle dagen	7 West	75
Blok 45	KL 9467	EIN	7	1 Oost	50
Blok 45	XT 9151	MST	7	1 Oost	50

Blok 51	KL 9034	SXB	alle dagen	7 Oost	46
Blok 51	UK 9863	MME	alle dagen	7 West	50
Blok 52	KL 9804	CWL	alle dagen	7 West	46
Blok 52	KL 9948	MMX	alle dagen	7 West	46
Blok 52	KL 9868	LUX	alle dagen	7 Oost	46
Blok 60	RQ 9907	BRN	alle dagen	7 Oost	35
Blok 60	KL 9491	EIN	3	1 Oost	46
Blok 60	KL 9816	CWL	alle dagen	7 West	46
Blok 60	XT 9101	ANR	alle dagen	7 Oost	50
Blok 61	KL 9038	TRN	alle dagen	7 Oost	75
Blok 61	EW 9902	BRE	alle dagen	7 West	75
Blok 63	KL 9048	SXB	alle dagen	7 Oost	46
Blok 63	KL 9960	MMX	alle dagen	7 West	50

Bijlage 3b. Categorie B per piekblok in de tweede ronde

<u>Bloknr</u>	<u>vlichtnr</u>	<u>bestemming</u>	<u>weekdagen</u>	<u>frequenties</u>	<u>Stoelcap.</u>
Blok 21	KL 9267	VIE	alle dagen	7	100
Blok 21	EW 9838	PAD	alle dagen	7	50
Blok 22	RQ 9919	BRN	alle dagen	7	35
Blok 23	RQ 9037	LNZ	alle dagen	7	35
Blok 23	RQ 9149	SZG	alle dagen	7	35
Blok 27	KL 9912	TRF	alle dagen	7	75
Blok 27	UK 9829	MME	alle dagen	7	50
Blok 28	KL 9401	ZRH	alle dagen	7	108
Blok 28	EW 9854	BRE	alle dagen	7	75
Blok 29	KL 9378	VCE	alle dagen	7	100
Blok 29	KL 8353	BHX	12345	5	106
Blok 30	AF 1013	LYS	12345	5	50
Blok 35	RQ 9871	BRN	alle dagen	7	35
Blok 35	EW 9714	FMO	alle dagen	7	50
Blok 36	RQ 9101	MLA	123456	6	35
Blok 36	KL 9696	GOA	alle dagen	7	75
Blok 37	KL 9780	CWL	alle dagen	7	46
Blok 37	EW 9790	PAD	alle dagen	7	50

<i>Blok 38</i>	<i>KL 9840</i>	<i>LUX</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>50</i>
<i>Blok 39</i>	<i>KL 1227</i>	<i>CPH</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>124</i>
<i>Blok 39</i>	<i>AF 1017</i>	<i>LYS</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>50</i>
<i>Blok 44</i>	<i>RQ 9959</i>	<i>INN</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>35</i>
<i>Blok 44</i>	<i>UK 9321</i>	<i>EDI</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>102</i>
<i>Blok 45</i>	<i>RQ 9037</i>	<i>LNZ</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>35</i>
<i>Blok 45</i>	<i>RQ 9113</i>	<i>SZG</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>35</i>
<i>Blok 46</i>	<i>KL 9854</i>	<i>LUX</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>50</i>
<i>Blok 51</i>	<i>KL 9188</i>	<i>BRU</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>75</i>
<i>Blok 51</i>	<i>EW 9814</i>	<i>PAD</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>50</i>
<i>Blok 52</i>	<i>UK 9937</i>	<i>NWT</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>50</i>
<i>Blok 52</i>	<i>XT 9163</i>	<i>MST</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>50</i>
<i>Blok 53</i>	<i>XT 9089</i>	<i>ANR</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>50</i>
<i>Blok 53</i>	<i>KL 9497</i>	<i>EIN</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>50</i>
<i>Blok 53</i>	<i>HV 9747</i>	<i>FAO</i>	<i>6</i>	<i>1</i>	<i>149</i>
<i>Blok 54</i>	<i>KL 9479</i>	<i>EIN</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>50</i>
<i>Blok 60</i>	<i>KL 9200</i>	<i>BRU</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>75</i>
<i>Blok 60</i>	<i>UK 9949</i>	<i>NWT</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>50</i>
<i>Blok 61</i>	<i>KL 9578</i>	<i>BIO</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>75</i>
<i>Blok 61</i>	<i>KL 9732</i>	<i>GOA</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>75</i>
<i>Blok 63</i>	<i>KL 9960</i>	<i>TRF</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>75</i>
<i>Blok 63</i>	<i>KL 9882</i>	<i>LUX</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>	<i>46</i>

Bijlage 4 Vluchteneliminatie categorie C

Bijlage 4a Categorie C in de eerste ronde per piekblok

<u>Bloknr</u>	<u>vluchtnr</u>	<u>bestemming</u>	<u>weekdagen</u>	<u>Oost/West</u>
Blok 21	BA 8110	LGW	alle dagen	7 West
Blok 27	CB 1245	CBG	12345	5 West
Blok 27	BA 9110	LGW	alle dagen	7 West
Blok 28	BD 1081	EMA	alle dagen	7 West
Blok 29	CB 1247	SOU	12345	5 West
Blok 35	AY 842	HEL	alle dagen	7 West
Blok 44	BA 1627	MAN	alle dagen	7 West
Blok 44	LX 1113	BSL	alle dagen	7 Oost
Blok 45	GR 1000	GCI	alle dagen	7 West
Blok 51	BA 8357	BHX	alle dagen	7 West
Blok 51	IG 9346	FLR	alle dagen	7 Oost
Blok 52	SN 1213	BRU	alle dagen	7 Oost
Blok 61	BD 1101	EMA	alle dagen	7 West

Bijlage 4b Categorie C in de tweede ronde per piekblok

<i>Blok 21</i>	<i>LX 1109</i>	<i>BSL</i>	<i>1 2 3 4 5</i>	<i>5</i>
<i>Blok 27</i>	<i>AZ 1045</i>	<i>FCO</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>
<i>Blok 28</i>	<i>SR 2181</i>	<i>ZRH</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>
<i>Blok 29</i>	<i>LX 1111</i>	<i>BSL</i>	<i>123456</i>	<i>6</i>
<i>Blok 30</i>	<i>G7 1183</i>	<i>BGY</i>	<i>12345</i>	<i>5</i>
<i>Blok 35</i>	<i>BA 8114</i>	<i>LGW</i>	<i>123456</i>	<i>6</i>
<i>Blok 36</i>	<i>NI 1171</i>	<i>OPO</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>
<i>Blok 37</i>	<i>TP 1293</i>	<i>LIS</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>
<i>Blok 38</i>	<i>LH 1127</i>	<i>MUC</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>
<i>Blok 39</i>	<i>BA 8355</i>	<i>BHX</i>	<i>12345</i>	<i>5</i>
<i>Blok 45</i>	<i>LH 1139</i>	<i>FRA</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>
<i>Blok 51</i>	<i>BD 1095</i>	<i>EMA</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>
<i>Blok 52</i>	<i>IB 4265</i>	<i>BCN</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>

<i>Blok 60</i>	<i>LX 1115</i>	<i>BSL</i>	<i>12345 7</i>	<i>6</i>
<i>Blok 61</i>	<i>SN 1215</i>	<i>BRU</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>
<i>Blok 63</i>	<i>LH 1131</i>	<i>MUC</i>	<i>alle dagen</i>	<i>7</i>

Bijlage 5 Geschrapte KL-vluchten geordend naar bestemming

De *gecursiveerde vluchten* refereren weer aan de tweede selectieronde.

<u>Bestemming</u>	<u>bloknummer</u>	<u>vluchtnummer</u>	<u>weekdagen</u>	<u>frequenties</u>	<u>capaciteit</u>
ABZ	Blok 36	UK 9235	alle dagen	7 West	102
ANR	Blok 28	XT 9053	alle dagen	7	50
ANR	<i>Blok 53</i>	<i>XT 9089</i>	<i>alle dagen</i>	7	50
ANR	Blok 60	XT 9101	alle dagen	7 Oost	50
BHX	<i>Blok 29</i>	<i>KL 8353</i>	<i>12345</i>	5	106
BIO	<i>Blok 61</i>	<i>KL 9578</i>	<i>alle dagen</i>	7	75
BLQ	Blok 28	KL 9076	alle dagen	7 Oost	100
BLQ	Blok 21	KL 9064	alle dagen	7 Oost	75
BRE	Blok 61	EW 9902	alle dagen	7 West	75
BRE	<i>Blok 28</i>	<i>EW 9854</i>	<i>alle dagen</i>	7	75
BRN	<i>Blok 22</i>	<i>RQ 9919</i>	<i>alle dagen</i>	7	35
BRN	Blok 60	RQ 9907	alle dagen	7 Oost	35
BRN	<i>Blok 35</i>	<i>RQ 9871</i>	<i>alle dagen</i>	7	35
BRU	Blok 21	KL 9921	alle dagen	7 West	75
BRU	<i>Blok 51</i>	<i>KL 9188</i>	<i>alle dagen</i>	7	75
BRU	<i>Blok 60</i>	<i>KL 9200</i>	<i>alle dagen</i>	7	75
BRS	Blok 29	KL 9836	alle dagen	7 West	75
BRS	Blok 38	KL 9949	alle dagen	7 West	75
CDG	Blok 44	KL 1021	alle dagen	7 Oost	108
CPH	<i>Blok 39</i>	<i>KL 1227</i>	<i>alle dagen</i>	7	124
CWL	Blok 27	KL 9766	alle dagen	7 West	46
CWL	<i>Blok 37</i>	<i>KL 9780</i>	<i>alle dagen</i>	7	46
CWL	Blok 52	KL 9804	alle dagen	7 West	46
CWL	Blok 60	KL 9816	alle dagen	7 West	46
EDI	<i>Blok 44</i>	<i>UK 9321</i>	<i>alle dagen</i>	7	102
EIN	Blok 36	KL 9455	alle dagen	7 Oost	46

EIN	Blok 45	KL 9467	dag 7	1 Oost	50
EIN	Blok 54	KL 9479	alle dagen	7	50
EIN	Blok 53	KL 9497	dag 2	1	50
EIN	Blok 60	KL 9491	3	1 Oost 46	
FAO	Blok 53	HV 9747	dag 6	1	149
FMO	Blok 35	EW 9714	alle dagen	7	50
GOA	Blok 21	KL 9672	alle dagen	7 Oost	75
GOA	Blok 36	KL 9696	alle dagen	7	75
GOA	Blok 61	KL 9732	alle dagen	7	75
HUY	Blok 45	UK 9001	alle dagen	7 West	75
INN	Blok 44	RQ 9959	alle dagen	7	35
LBA	Blok 36	UK 9457	alle dagen	7 West	102
LNZ	Blok 23	RQ 9037	alle dagen	7	35
LNZ	Blok 27	RQ 9013	alle dagen	7	35
LNZ	Blok 35	RQ 9025	alle dagen	7 Oost	35
LNZ	Blok 45	RQ 9037	alle dagen	7	35
LUX	Blok 38	KL 9840	alle dagen	7	50
LUX	Blok 46	KL 9854	alle dagen	7	50
LUX	Blok 52	KL 9868	alle dagen	7 Oost	46
LUX	Blok 63	KL 9882	alle dagen	7	46
LYS	Blok 30	AF 1013	12345	5	50
LYS	Blok 39	AF 1017	alle dagen	7	50
MLA	Blok 36	RQ 9101	123456	6	35
MME	Blok 35	UK 9839	alle dagen	7 West	50
MME	Blok 51	UK 9863	alle dagen	7 West	50
MME	Blok 27	UK 9829	alle dagen	7	50
MMX	Blok 37	KL 9924	alle dagen	7 West	50
MMX	Blok 52	KL 9948	alle dagen	7 West	46
MMX	Blok 63	KL 9048	alle dagen	7 West	50
MRS	Blok 29	KL 9760	alle dagen	7 Oost	75
MST	Blok 45	XT 9151	dag 7	1 Oost	50
MST	Blok 52	XT 9163	alle dagen	7	50

NWI	Blok 36	UK 9913	alle dagen	7 West	46
NWI	Blok 44	UK 9925	alle dagen	7 West	50
NWI	Blok 52	UK 9937	alle dagen	7	50
NWI	Blok 60	UK 9949	alle dagen	7	50
PAD	Blok 21	EW 9838	alle dagen	7	50
PAD	Blok 37	EW 9790	alle dagen	7	50
PAD	Blok 51	EW 9814	alle dagen	7	50
SXB	Blok 29	KL 9990	alle dagen	7 Oost	46
SXB	Blok 35	KL 9006	alle dagen	7 Oost	46
SXB	Blok 51	KL 9034	alle dagen	7 Oost	46
SXB	Blok 63	KL 9048	alle dagen	7	46
SZG	Blok 23	RQ9149	alle dagen	7	35
SZG	Blok 45	RQ 9113	alle dagen	7	35
TLS	Blok 29	KL 9836	alle dagen	7	75
TRF	Blok 27	KL 9912	alle dagen	7	75
TRF	Blok 63	KL 9960	alle dagen	7	75
TRN	Blok 27	KL 9988	alle dagen	7 Oost	75
TRN	Blok 35	KL 9002	alle dagen	7 Oost	75
TRN	Blok 61	KL 9038	alle dagen	7 Oost	75
TXL	Blok 38	KL 9314	dag 6	1 Oost	100
VCE	Blok 29	KL 9378	alle dagen	7	100
VTE	Blok 21	KL 9267	alle dagen	7	100
ZRH	Blok 28	KL 9401	alle dagen	7	108



**MILIEU
EFFECT
RAPPORT**

BESCHRIJVING SCENARIO'S
**WIJZIGING
UITVOERINGSBESLUITEN
SCHIPHOL**

MAART 2004



BESCHRIJVING VAN DE SCENARIO'S VOOR HET MER SCHIPHOL 2003

1 Inleiding

Een eerste oplevering van de scenario's voor het MER Schiphol 2003 heeft plaatsgevonden d.m.v. een notitie, gedateerd 5 maart 2001. Deze notitie was nog niet volledig, enerzijds omdat er nog berekeningsresultaten ontbraken, anderzijds omdat de sector twee sets scenario's had aangeleverd, die verschilden in de toegepaste preferentievolgorde. Op 24 april 2001 is de definitieve versie van deze aanbiedingsnotitie verschenen.

Parallel aan de finalisering van deze notitie zijn door ONL op basis van de versie van 5 maart vragen om aanvullende informatie en toelichting gesteld. Deze zijn op 20 maart 2001 per brief aan ONL beantwoord. Daarmee had de sector voldaan aan de in september 2000 met ONL overeengekomen overdracht van de scenario's.

Omdat ONL behoefte heeft aan een totaal overzicht van de scenario's die in fases ter beschikking waren gekomen en doordat ONL de wens heeft de scenario's alvast zoveel mogelijk te gieten in de vorm van Bijlage D1 van de aanwijzing S4S2 uit 2000, is op 12 juli jl. tussen ONL en de sector afgesproken dat de gegevens nogmaals in één geheel zullen worden gepresenteerd, zoveel mogelijk aangepast aan de betreffende Bijlage D1.

Dat gebeurt in deze notitie, die in eerste versie op 18 juli 2001 aan ONL ter beschikking is gesteld. Deze tweede versie is ten opzichte van de eerste versie op enkele punten aangevuld met een toelichting op basis van de brief van 20 maart jl. en bestaat evenals de eerste versie hoofdzakelijk uit teksten en bijlagen die eerder zijn verstrekt, hier en daar aangepast op en aangevuld tot het detailniveau van Bijlage D1. De aanvullingen zijn mogelijk geworden omdat het NLR (vooruitlopend op hun verantwoording) informatie beschikbaar heeft gesteld over de berekeningen die voor ONL zijn gemaakt na oplevering van de scenario's door de sector. Bij de opbouw van deze notitie is een eigen nummering aangehouden (met verwijzing naar de betreffende passages in Bijlage D1; de volgorde en terminologie van de Bijlage D1 wordt daarbij overigens wel gevolgd). Aan het slot wordt nog een punt toegevoegd m.b.t. externe veiligheid en luchtkwaliteit, omdat daar door ONL mondeling naar is geïnformeerd.

2 Verkeersprognose

2.1 Uitgangspunten vlootsamenstelling (Par. 3.2.1 van Bijlage D1)

Voor de 'basisscenario's' is in 2005 uitgegaan van 540.000 handelsbewegingen en voor 2010 van 607.000 handelsbewegingen (het aantal van 607.000 voor 2010 is ontstaan door afrondingen in het invoerscenario, dat mikte op nominaal 600.000 vliegtuigbewegingen). In alle berekeningen met de basisscenario's wordt door het NLR een opslag toegevoegd van 10.000 General Aviation bewegingen, met dezelfde gemiddelde karakteristieken als die van het handelsverkeer (het feitelijk aantal bewegingen zal groter zijn, met gemiddeld kleinere vliegtuigen, maar omdat dit verkeer per definitie niet is te plannen is gerekend met het geluids- en externe veiligheidsequivalent van 10.000 bewegingen van het 'gemiddelde' handelsverkeer).

Voor de L_{Aeq} -nacht (23.00 - 06.00 uur) is in alle niet teruggeschaalde berekeningen uitgegaan van 20.000 vliegtuigbewegingen, zijnde het maximum dat in de oorspronkelijke ONL-scenario's, fase 2 en 3 uit 1999/2000 bleek mogelijk te zijn binnen de nachtzone van 10.100 woningen waarin de meest recente inzichten zijn verwerkt m.b.t. marktvraag, ontwikkeling van de hub-functie van Schiphol en de werking van de slotsystematiek.

Uitgegaan is van het 'business as usual' principe ten aanzien van vernieuwing van de vloot. Hierbij is in de scenario's de vlootsamenstelling van de buitenlandse maatschappijen gelijk verondersteld aan die van de Nederlandse maatschappijen. Dit kan niet worden afgedwongen, maar wel gestimuleerd voor zover door de overheid gesloten bilaterale verdragen daartoe de gelegenheid geven. Uitbreiding in bestaande vliegtuigtypen vindt plaats in die versie van dat type met een configuratie (passagiers en vracht capaciteit) die past bij de vervoersontwikkeling en tevens de beste geluidskarakteristiek heeft. Introductie van nieuwe vliegtuigtypen ter vervanging van oudere typen vindt plaats als dat bedrijfs-economisch of vanwege voorschriften noodzakelijk is. Voor de nieuwe typen is gekozen voor de optie, die op het moment van aanschaf tevens de beste geluidsprestatie levert.

2.2 Uitgangspunten etmaalverdeling (Par. 3.2.2. van Bijlage D1)

Uitgegaan is van de in april 1999 door LVNL gegeven maximaal mogelijke capaciteiten voor een banenstelsel (waarbij de capaciteit in de landingspiek maatgevend is beschouwd), waarbij onafhankelijk kruisen door het verkeer van de Zwanenburgbaan van en naar de vijfde baan mogelijk is gemaakt. Deze zijn voor 2005:110 en voor 2010:120. Niet alle baancombinaties kunnen deze hoge (landings) capaciteit halen.

In onderstaande tabel worden deze gegevens nader gespecificeerd.

*Door LVNL afgegeven maximale baancapaciteiten per uur (H. 11, Tabel 9 van Bijlage D1)
(Niet voor alle baancombinaties en weersomstandigheden haalbaar)*

Landend verkeer piek	IFR bew./uur	Landingen/uur	Starts/uur
2005	110	72	38
2010	120	80	40
Startend verkeer piek	IFR bew./uur	Landingen/uur	Starts/uur
2005	114	34	80
2010	125	35	90
Off piek	IFR bew./uur	Landingen/uur	Starts/uur
2005	76	36	40
2010	85	40	45
Nacht (23-06 uur)	IFR bew./uur	Landingen/uur	Starts/uur
2005	45	15	30
2010	45	15	30

Voor de bepaling van het baangebruik is ervan uitgegaan dat structureel 2 + 1 baangebruik in de pieken plaatsvindt. Omdat door verstoring in de uitvoering van de dienstregeling in de praktijk 2 + 2 baangebruik optreedt, is in de invoergegevens gesimuleerd dat dit in 9,5% van de starts en 7,5% van de landingen in werkelijkheid gebeurt. Bij deze simulatie is uitgegaan van de IATA-richtlijn dat niet meer dan 20% van het verkeer meer dan 5 minuten is vertraagd.

Er is gerekend met een nachtrecht van 23.00 - 06.00 uur. Tussen 06.00 en 07.00 uur blijft het baan-gebruik beperkt tot off-piek gebruik volgens het dagregime.

De resulterende 20-minutenverdeling van het verkeer is gegeven in Bijlage 1.

2.3 Indeling in vliegtuigcategorieën (Par. 3.2.2 van Bijlage D1)

Voor de invoersets is tot 2001 gehanteerde VVC-4 - indeling aangepast aan de laatste inzichten en de vlootsituatie zoals die in 2005, resp. 2010 te verwachten is. Concreet is er het volgende gewijzigd:

- Er wordt gebruik gemaakt van de meest recente geluidsgegevens van de verschillende vliegtuigtypen.
- Door verschuivingen in de te verwachte vlootsamenstelling zullen zodanige verschuivingen kunnen optreden dat een ander vliegtuigtype dan nu het representatieve vliegtuig wordt in een bepaalde categorie. In dat geval is het andere vliegtuigtype bepalend voor de keuze van het representatieve vliegtuig in de betreffende categorie.

Zie bijlage 2, waarin ook de reden wordt gegeven voor afwijkingen van de VVC-4.

3 Vliegprocedures (H. 4 van Bijlage D1)

- *Reduced flaps* - Er is uitgegaan van de veronderstelling dat de buitenlandse maatschappijen dezelfde procedures zullen gebruiken als de Nederlandse maatschappijen. Dat is overigens niet vanzelfsprekend. Het betekent overigens voor een aantal vliegtuigcategorieën een aanzienlijke teruggang in het percentage reduced flaps t.o.v. de in de ONL-scenario's en Redesign-berekeningen gehanteerde percentages, die waren gebaseerd op het MMA van het MER S4S2; het is wel een aanzienlijke verbetering van de tot nu toe in het Gebruiksplan en in de handhaving gebruikte percentages; zie par. 7.5 voor de gedetailleerde gegevens.
- *Startprocedures* - Er is op gerekend dat alle vliegtuigen waarvoor een ICAO-A uitvliegprocedure beschikbaar is die ook gebruiken. Dat leidt tot het volgende overzicht:

Basisscenario 2010 en 2005

Ke, L_{den}, L_{Ang} en L_{night}

Toegepaste uitvliegprocedure uitgesplitst naar categorie.

Categorie	Start	
	ICAO-A	overig
013	100%	–
023	–	100%
024	–	100%
033	100%	–
034	–	100%
042	100%	–
043	100%	–
052	100%	–
053	100%	–
063	100%	–
073	100%	–
074	100%	–
082	100%	–
083	100%	–

- *3.000 ft overdag* - Op basis van de rapportage van de 'Werkgroep 3000 ft': naderingen op 3000 ft naar de banen 19R (Zwanenburgbaan-Noord) en 27 (Buitenveldertbaan-Oost).
- *Segregatie* - 90% landingssegregatie, zowel uit het noorden als uit het zuiden. Dat houdt in dat verwacht wordt dat 90% van het zware verkeer vanuit het noorden op baan 18 (de vijfde baan) landt; vanuit het zuiden is dat, afhankelijk van de preferentie, 90% op baan 06 (Kaagbaan) of 01L (Zwanenburgbaan-Zuid). Zie bijlage 3 voor een nadere toelichting.
- *Drempelverplaatsingen* - Geen extra t.o.v. de Aanwijzing SSP. Ten opzichte van de invoergegevens voor de PKB, Aanwijzing en ONL-scenario's is de drempelverplaatsing van 19R (Zwanenburgbaan-Noord) vervallen, omdat er geen rekening meer wordt gehouden met de in de Aanwijzing voorziene noordelijke taxibaan, waarvoor deze drempelverplaatsing primair noodzakelijk was, terwijl berekeningen hebben uitgewezen dat het effect van deze drempelverplaatsing op de geluidsbelasting in Zwanenburg zeer gering is; zie par. 6.1 voor de specificatie van alle wel toegepaste drempelverplaatsingen.
- *Daalhoek* - Standaardwaarde op alle banen.
- Tussen 23.00 en 06.00 uur een ILS-naderingsprocedure vanaf 3000 ft, tenzij het mogelijk is om CDA toe te passen.
- *CDA* - Dit wordt indien mogelijk toegepast op de banen 06, 18 en 19R in de nachtperiode 23.00 - 06.00 uur. Dit is vooralsnog niet te modelleren door het NLR, vanwege het ontbreken van routes en een standaardprocedure; daarom is in eerste instantie door de sector gerekend met een naderingshoogte van 3.000 ft.

4 Routes (H. 5 van Bijlage D1)

Afgesproken is dat ONL de routes kan gebruiken die ook door de sector zijn gebruikt bij de laatste voorbereidingen van de invoergegevens aangevuld de routes overzee voor naderingen in de nacht, die nog niet beschikbaar waren toen de sector de modellering voor haar berekeningen aan het voorbereiden was. Het NLR heeft alle spreidingsgebieden daarvoor beschikbaar; de DLB (Rijk Zuurmond) kan de nominalen leveren die daar bijhoren.

5 Maatregelen (H. 6 van Bijlage D1)

5.1 Baanbeschikbaarheid

Gerekend wordt met 98% voor alle jaren. Voor situaties waarin door bouwwerkzaamheden of groot onderhoud sprake is van grote afwijkingen in de baanbeschikbaarheid wordt verwacht dat er een soort ontheffingsregeling zal gelden, vergelijkbaar met die in de huidige systematiek op basis van art. 25f van de LVW.

5.2 Windcriteria

Conform advies Rinnooy-Kan 20/7 op stroeve baan, 10/0 op niet stroeve baan. Hierbij worden, conform de ICAO-richtlijnen, vanaf 10 knopen de windstoten meegerekend; zie par. 7.9 voor de betreffende tabel.

5.3 Percentage onvoldoende stroef

Gerekend wordt met 2, 5% onvoldoende stroef, gelijk aan de ONL-invoergegevens. In de praktijk zal waarschijnlijk een lager percentage kunnen worden bereikt, maar dat zal voor het geprognostiseerde baangebruik vrijwel niet uitmaken.

6 Gebruik van start en landingsbanen (H. 7 uit Bijlage 1D)

6.1 Banenstelsel

Zie onderstaande tabel voor de coördinaten van de banen en de ligging van de baandrempels.

Baancoördinaten en ligging drempels (H. 11, Tabel 13 van Bijlage D1)

Baan	X	Y	X	Y	Verschoven Baandrempels (m)	
01L -19R	110.672	479.512	110.887	482.804	450	0
01R -19L	113.392	478.268	113.613	481.660	0	0
04 - 22	113.820	479.327	115.165	480.835	0	0
06 - 24	110.443	477.971	113.417	479.798	250	0
09 - 27	111.303	481.159	114.751	481.322	0	0
18 - 36	108.757	482.510	109.005	486.302	0	0

6.2 Baangebruik

De gebruikte preferenties zijn weergegeven in Bijlage 4.

Het daaruit resulterende baangebruik is weergegeven in Bijlagen 5a en 5b (H. 11, Tabellen 14 van Bijlage D1); de gegevens voor de starts zijn indicatief, omdat deze door de Frontier-modellering op een andere wijze tot stand zijn gekomen. Deze modellering wordt verantwoord in de NLR-rapportage en komt er kort gezegd op neer dat - op basis van het verkeersscenario, de baancapaciteiten, de baanbeschikbaarheid en de regels die de verkeersleiders hanteren bij het toewijzen van de banen - een rechtstreekse modellering van het baangebruik tijdens de starts wordt gemaakt, die het reeds lang bestaande probleem ondervangt dat er in de prognoseberekeningen baangebruik wordt gestopt dat in de praktijk zou kunnen leiden tot kruisende vliegbanen van vliegtuigen die gelijktijdig van twee verschillende banen starten, hetgeen in de praktijk natuurlijk wordt voorkómen.

7 Diverse tabellen (H. 11 van Bijlage D1)

7.1 Nachtstraffactoren (Tabel 1 van bijlage D1)

Bij ONL bekend.

7.2 Vliegtuigbewegingen in piek, off-piek en nachtperiode (Tabellen 2 en 3 van Bijlage D1)

Tabellen B1 t/m B6 van het afzonderlijke Excel-bestand 'Gegevens STARTS uit traffic van Frontier BGP Aantallen Procedure. xls' (deze zijn te omvangrijk voor deze notitie).

7.3 Indeling van vliegtuigen (Tabellen 4 van Bijlage D1)

Zie Bijlage 2 en de bekende VVC-4.

7.4 Verkeerssamenstelling per categorie en periode van het etmaal (Tabellen 5 van Bijlage D1)

Zie Bijlagen 6a en 6b.

7.5 Toegepaste reduced flaps bij naderingen (Tabel 6 van Bijlage D1)

Zie Bijlagen 7a en 7b.

7.6 Versmallingsfactoren en routes met gewijzigde spreidingsgebieden (Tabellen 7 en 8 van Bijlage D1)

Deze kunnen niet door de sector worden geleverd, zie punt 4 van deze notitie.

7.7 Uitgangspunt 'declared capacity' (Tabel 9 van Bijlage D1)

Zie tabel in par. 2.2 van deze notitie.

7.8 Baanbeschikbaarheid (Tabel 10 van Bijlage D1)

Een tabel is weinig zinvol; veronderstelde beschikbaarheid is 98%, zie par. 5.1 van deze notitie.