

Van: Airportcharges
Aan: 10.2. e - DGB
Cc: 10.2.e 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e 10. - BSK; 10.2.e
10.210.
Onderwerp: FW: Vaststelling tarieven Schiphol per 1 april 2017
Datum: maandag 31 oktober 2016 19:02:41
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[Letter final charges Schiphol April 1, 2017.pdf](#)
[Berichtgeving I en M over vaststelling tarieven april 2017.pdf](#)


Geachte heer 10.2.e

Namens mevrouw Otto van Schiphol Group stuur ik u bijgaand een scan van de brief betreffende het consultatieproces en vaststelling van de Schiphol tarieven en voorwaarden per 1 april 2017. De brief is tevens per post aan u verzonden.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Mgr. Pricing & Regulatory Affairs
Aviation Management

 + 31 (0)6 10.2.e

Location code 01-30
P.O. Box 7501
1118 ZG Schiphol
10.2.e

 Please consider the **environment** before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Drs. B.I. Otto
Executive Vice President & COO



To: All airlines operating at Amsterdam Airport Schiphol

Direct connection
+31 6 10.2.e

Ref. no.
BO.2016.020

Encl.

Fax number
-

Handled by
10.2.e

Your letter of
-

Schiphol,
31 October 2016

Subject: Setting airport charges and conditions Schiphol as of 1 April 2017

Dear airline customer,

With this letter, we would like to inform you about the airport charges and conditions of Amsterdam Airport Schiphol that will apply as of 1 April 2017.

After a constructive pre-consultation process, Schiphol published its formal proposal which included an average charge decrease of 6,4% compared to the 2016 charges.

There are three important reasons for this charge decrease for 2017, being (1) the growth in traffic and transport by the airlines operating at Schiphol (2) the one-off settlement 2015 and (3) the historically low WACC.

When setting the charges and conditions, Schiphol has taken into account the views of the airlines that were brought forward during the consultation period.

Schiphol has decided to set the airport charges with an average decrease of 7,1% compared to the 1 April 2016 charges. The decrease as compared to the proposal is caused by the final setting of several allocation keys including an adjustment in depreciation costs.

The average charge decrease of 7,1% consists of:

- An average decrease of 8,7% for Aviation charges, consisting of the Passenger Service Charges, Landing & Take-Off charges and Parking charges
- A decrease of 4,2% for Security charges, being the Security Service Charges

No changes are made with regards to the structure of the charges.

Pagenummer

2 / 3

Date

31 October 2016

Please refer to the appendix for a summary of the airport charges as of 1 April 2017, the outline of the airlines' views on the charge proposal and Schiphol's reactions to these views.

A full overview of the charges and conditions can be found in the document 'Airport Charges and Conditions 1 April 2017'. This document will be published on our website. Please refer to <http://www.schiphol.nl/airportcharges> and <http://www.schiphol.nl/Travellers/AtSchiphol/SchipholRegulations.htm>

Please also refer to this website for the documents containing conditions, like the infrastructure allocation rules, the applicable Schiphol Regulations and all other conditions.

For the final setting of the charges and conditions as of 1 April 2017, adjustments are made to the "detailed financial information". The adjusted information is published on the access restricted pages of our website www.schiphol.nl/aviationonline

Please contact the Pricing & Regulatory Affairs department at +31(0) 20 601 2689 or airportcharges@schiphol.nl in case you have any questions.

10.2.e

Your:
SCHIF

Drs. E
Exec

Appendices:

- Summary airport charges as of 1 April 2017
- Outline consultation process and views airlines on charge proposal Schiphol 2017

Pagenummer

3 / 3

Date

31 October 2016

Appendix Summary airport charges as of 1 April 2017

Landing and take-off charges

Landing and take-off charges (charge per 1.000 kg)	Category MCC3			Category A			Category B			Category C		
	day		night	day		night	day		night	day		night
	landing/ take-off	landing	take-off	landing/ take-off	landing	take-off	landing/ take-off	landing	take-off	landing/ take-off	landing	take-off
Connected handling	€ 5,97	€ 11,37	€ 13,43	€ 5,22	€ 6,63	€ 7,83	€ 3,73	€ 4,74	€ 5,60	€ 2,98	€ 3,79	€ 4,48
Disconnected handling	€ 4,77	€ 9,10	€ 10,74	€ 4,18	€ 5,31	€ 6,27	€ 2,98	€ 3,79	€ 4,48	€ 2,39	€ 3,03	€ 3,58
Cargo flight	€ 3,10	€ 5,91	€ 6,98	€ 2,72	€ 3,45	€ 4,07	€ 1,94	€ 2,46	€ 2,91	€ 1,55	€ 1,97	€ 2,33

- Minimum charge based on an MTOW of 20 tonnes
- Day: 06.00 – 23.00 hrs
Night: 23.00 – 06.00 hrs
- Chapter 2 surcharge per landing:
 - Up to 100,000 kg € 1,837.80
 - Over 100,000 kg € 2,756.70

Passenger charges

Passenger Charges		
	Schiphol Centre	Schiphol East
Passenger Service Charge		
per departing local passenger	€ 11.34	€ 9.08
per departing transfer passenger	€ 4.76	€ 3.82
Security Service Charge		
per departing local passenger	€ 10.08	€ 10.08
per departing transfer passenger	€ 5.64	€ 5.64

Parking Charge

Parking Charge	
per 1.000 kg per period of 24 hours	€ 1,30

Schiphol,
31 October 2016

Subject: **Outline consultation process and views airlines on charge proposal Schiphol 2017**

Pre-consultation process

The pre-consultation process for the 2017 charges and conditions started in January 2016 and comprised five meetings attended by representatives of BARIN, SAOC, IATA, ELFAA, KLM, Transavia and easyJet. The process consisted of the same steps as in last year's pre-consultation. The most important subjects discussed were:

- Area A investments
- Market developments and traffic and transport development
- Investments
- Operational Plan: solutions for capacity and quality for the period until commissioning area A
- Cost developments, including cost savings and efficiencies
- Conditions (update of several condition documents)
- Charge development

Charge intention

In June 2016, Schiphol announced its charge intention, as a starting point for the pre-consultation discussions. This charge intention for 2017 consisted of an average increase of approximately 0%, based on the settlement 2015, traffic growth and cost development.

In the course of the pre-consultation process, the cost development became more clear and lowered this charges intention. The joint effort of the airlines and the airport during the pre-consultation process as well as the setting of the WACC for 2017 led to a revised charge intention of a decrease of approximately 6% on average in the beginning of September 2016.

Charge proposal as of 1 April 2017

In the formal charge proposal that was published mid-September 2016, Schiphol proposed a charge decrease of 6,4% on average. This charge decrease for 2017 was mainly caused by the one-off settlement 2015, the fast growth in traffic and transport and the historically low WACC.

Consultation and views airlines

During the formal consultation for airport charges and conditions as of 1 April 2017, several airline representatives provided their view on Schiphol's charge proposal, both during the consultation meeting on 29 September 2016 and by means of letters received by Schiphol during the consultation period. Schiphol has taken these views into account when setting the final charges and conditions as of 1 April 2017 on 31 October 2016.

Individual reply letters are sent to the airline representatives that have sent their view on the airport charges proposal. For reasons of transparency, an outline of the key issues brought forward by the airline representatives is presented below. For reasons of confidentiality, this outline only contains an anonymous abstract of the key issues.

Charge level

The airlines welcomed the decrease of the charges. Although this decrease is mainly related to the settlement 2015, the positive traffic and transport development in 2016 and 2017 and the low WACC, the constructive work of both the airlines and the airport has contributed to the cost per WLU.

Charges and cost development

Airlines raised their concerns about the increase in costs. This increase in costs in 2017, caused by the fast unforeseen growth in traffic and transport, digital development and security performance, has been discussed thoroughly during (pre-) consultation this year.

Schiphol wants to emphasize that the fast unforeseen growth in traffic and transport has forced Schiphol to implement additional operational measures and make short term investments in order to address the current and short term capacity bottlenecks.

During pre-consultation Schiphol has introduced the concept of 'tipping point' in order to explain the cause for the additional operational measures and short term investments. With this 'tipping point' Schiphol wants to explain that the maximum utilization of certain assets is reached. In order to accommodate the fast current and future growth, the continuity of the operational processes as well as safety, additional measures have to be taken. Unfortunately the costs for these additional measures rise faster than the additional revenues. An example for this 'tipping point' is the capacity in departure filter 1. In order to handle the passenger growth (ca 17% (cumulative) in 2016) in departure filter 1, Schiphol decided to build a temporary Terminal 0. Schiphol will do its utmost to utilise all assets as efficient as possible and try to realise as much economies of scale as possible.

Schiphol also would like to emphasize that involvement of the airlines in the 'Werkgroep markt' is necessary to make a realistic forecast of traffic for the future. This is essential to be able to address capacity issues in the future.

Despite of the additional costs caused by reaching the 'tipping point', economies of scales will be realised in 2017 which is visible in the cost per WLU development. For 2017 Schiphol included an ambitious but realistic cost target of more than €20m. The cost per WLU in 2017 for final setting amounts to €9,79¹ compared to €9,93 actual 2015. Depreciation costs per WLU, caused by investments, increase by almost 6% whereas the other costs decrease by almost 3,5%. Please note that Schiphol also bears costs and makes investments of which (part) of the benefits are for the sector such like the Digital Solutions. These cost increases are also included in the cost per WLU development. Schiphol is convinced that in good collaboration between airport and airlines the included targets on cost can be realised. We are always open to suggestions by the airlines to further decrease the cost level.

Schiphol's ambition to become the best digital airport leads to investments in digital developments. These digital developments will also enable future growth in traffic and transport. The financial and qualitative benefits of these digital developments will be realised sector wide. Schiphol understands the airlines' wish to get more insight and involvement in the processes and business cases of the individual projects. Schiphol will therefore closely involve the airlines in these projects. The projects are however currently in a conceptual phase. After this conceptual phase the projects will start in the so-called Proof of concept phase (Poc). Only after this Poc phase, a business case will be set up. Only when Schiphol decides positively on an individual project based on a valid business case, the allocated budgets will be spent.

Schiphol herewith emphasizes the need for close collaboration with the airlines in order to have the best solution and most optimal business case possible.

Charges structure

Several airlines requested Schiphol to make changes in the airport charges structure. Pursuant to regulation, charges and conditions at Schiphol need to be reasonable, non-discriminatory and cost

¹ The cost per WLU as mentioned in this letter is based on the IFRS OPEX, aviation act adjustments are not included.

oriented on an overall level, for both Aviation and Security separately. However differentiation within Aviation or Security charges is allowed to a certain extent and those individual charges do not necessarily have to be fully cost oriented.

The differentiation in charges at Schiphol is based on an overarching strategy which incorporates other elements such as our obligation to carry out the Mainport strategy, maintaining the competitive position of Schiphol and taking into account noise characteristics, environmental issues but also the underlying costs, competitor's behaviour and quality indicators.

The charges structure of Schiphol has been discussed several times in (pre) consultation meetings in the past years. Although preferences between airlines are divided on this matter, the comparable ratios at other competitive airports² motivate Schiphol to keep the current charges structure at this moment. Schiphol reconsiders the charges structure on a yearly basis also meaning that if market circumstances change in the upcoming years, the charges structure can be changed accordingly. The Schiphol charges structure is based on the above mentioned strategy and non-discriminatory intended and applied.

ICP process and airline involvement

Concerns have been expressed regarding the ICP-process in 2016 being laborious and that insufficient involvement of airlines took place. Schiphol regrets this concern and strives to organize a jointed and transparent ICP process. Each year Schiphol evaluates and further improves this process together with the sector. Schiphol invites the airlines to put forward the specific suggestions for improvement as input for the evaluation which will be sent out in October 2016.

The ICP is used by Schiphol and the sector as a basis to define the investment plan 2017-2021. The ICP process strives for two results (as included in the Terms of Reference dated December 8, 2015):

- *"The first result of the ICP is the Dashboard consisting of graphics depicting constraints between supply versus demand for the various processes analysed"*
- *"The second result of the ICP is to identify and list the potential solutions that will be drawn up during a workshop with all participants. This list will serve as input for the Tactical Planning process"*

Airline Reward Programme (ARP)

Several airlines are of the opinion that the proposed changes to the ARP should not be implemented or either the whole program should be abolished. After consideration, Schiphol decided to continue the ARP including the proposed changes. In Schiphol's view, the ARP contributes to the Mainport by stimulating new destinations and intercontinental frequencies and it has proven to be an effective instrument in the past years. Incentive programmes are also a common tool at competing airports. Amsterdam Airport Schiphol is reaching the limits of its capacity in terms of ATM's. Until 2020 Schiphol will face a situation of scarce capacity and therefore feels the urge to moderate its Airline Reward Programme. For a country and an airport that heavily depends on transfer traffic, it makes sense to stimulate (new) long haul traffic in order to be able to improve the current level of connectivity and destinations. Schiphol will reconsider the structure of the ARP on a yearly basis, also meaning that if circumstances change in the upcoming years, the ARP can be changed accordingly. Also, an abolishment of the ARP programme would not benefit the airlines, as the costs for this programme are not included in the airport charges.

Premium conditions

It has been raised that the maximum percentage of premium passengers should be set at a higher level than 15%. Schiphol thoroughly investigated which percentage of premium passengers can be realized operationally within the current applicable waiting time norms (5 and 10 minutes). This includes the effect of peak periods, where the percentage of premium passengers can increase by a factor of 3 of the average %. Schiphol applies the same norm (%) for each airline. A maximum

² Comparing the following airports: AMS, CDG, FRA, LHR, BRU, LGW, MAD, MUC, ZRH, DXB, IST

percentage of passengers of more than 15% for all airlines is operationally not feasible at this moment.

WACC

Airline representatives have stated that the most common approach for calculating asset beta's is against local indices and that as a result local indices should be applied at Schiphol as well. Schiphol sees a variety of methodologies used among practitioners. As part of the process of approval of the Allocation system 2016-2018, in the period December 2014 until March 2015, the ACM thoroughly discussed the WACC and all related components with Schiphol including the choices of the asset base calculation (local versus world index). The ACM concluded that the selected banks can decide on professional judgement which index to use (local or world index).

Schiphol also would like to note that the regulated WACC at Schiphol is materially lower than the WACC applied at other major airports. Schiphol believes that the current WACC level does not properly reflect the risks Schiphol is facing. In Schiphol's opinion the WACC should be significantly higher when considering market circumstances.

Single till

It has been mentioned that charges should be calculated on a single till basis. However the Dutch Aviation act stipulates a dual till system.

The Aviation act is currently being evaluated by the responsible Ministry. Several adjustments will most likely be made to the current regulatory framework. An important change is the shift to a 3 year charge setting methodology, instead of the current annual charge setting procedure. In the view of Schiphol it is in the interest of both the airlines and the airport that the implementation of the new regulatory framework will take place soon, in order to have the possibility to smooth the charges, especially when area A investments will be taken into operation, in order to prevent strong charge fluctuations.

Area A

A number of concerns has been raised with regard to the scope, rationale and desired output of the Area A investment and business case, in particular regarding the level of expenditure foreseen. The Management Board, the Supervisory Board and the Shareholders of Schiphol unanimously concluded that the strategic rationale for the Area A investments is strong: Area A supports Schiphol's core business model to grow as a competitive, sustainable airport. Capacity constraints (gate and terminal capacity) and high passenger expectations are clear drivers for Area A. Not addressing these points would undermine Schiphol's competitive position.

Future charges and non-Aviation contribution

Airlines have put forward their concerns regarding foreseen future increases of the charges. They requested Schiphol to apply a voluntary contribution from non-aviation to mitigate these increases. Schiphol notes that the possible, voluntary application of a non-Aviation contribution will be subject of future decision making by Schiphol.

For future years the upcoming step change investments in capacity and quality, a lower or lack of a settlement as well as the 'up swing effect' caused by the decrease in charges in 2017 will inevitably result in an increase of the airport charges as of 2018. The strong decreases of the charges in the period 2015 -2017 (cumulative 23%) have led to a significantly lower starting point. Schiphol will strive to give the increases a gradual character and aims to maintain the competitive position of the Mainport. This is in the interest of all stakeholders. In this context, Schiphol invites airlines to continue to put forward its suggestions for cost efficiency (sector wide).

Final setting of charges

The formal views brought forward by the airlines in the formal consultation did not include new elements which affect the charges level.

However, Schiphol has slightly adjusted the allocation of the costs and asset base for Aviation and Security, in accordance with the final setting of several allocation keys for 2017. As a result, Schiphol sets the final charges with a downward adjustment as compared to the proposal. The Landing and Take-off charges, the Passenger Service Charges and the Parking charges will decrease by 8,7%. The Security Service Charges will decrease by 4,2%. On average, this implies a decrease of 7,1% compared to 2016.

Van: Airportcharges
Aan: 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e 10.2. - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e 10. - BSK
Onderwerp: Vaststelling tarieven Schiphol per 1 april 2018
Datum: dinsdag 31 oktober 2017 16:58:22
Bijlagen: [image011.jpg](#)
[image012.jpg](#)
[image013.jpg](#)
[image014.jpg](#)
[image015.jpg](#)
[Brief J en M tariefvaststelling Schiphol April 2018.pdf](#)
[Letter final charges setting April 1, 2018 incl Outline.pdf](#)

Geachte heer 10.2.e

Namens mevrouw Otto van Schiphol Group stuur ik u bijgaand een scan van de brief betreffende het consultatieproces en vaststelling van de Schiphol tarieven en voorwaarden per 1 april 2018. De brief is tevens per post aan u verzonden.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Manager Pricing & Regulatory affairs

Tel: (+31) 6 10.2.e

Locatiecode: 01-30

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol

10.2.e

 Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Drs. B.I. Otto
Executive Vice President & COO



Ministerie van Infrastructuur en Milieu
t.a.v. de heer 10.2.e
Directeur Luchtvaart
Postbus 20904
2500 EX DEN HAAG

Telefoonnummer
+31-6 10.2.e

Briefnummer
BO.2017.046

Bijlage
2

Faxnummer
-

Behandeld door

Uw schrijven d.d.
-

Schiphol,
31 oktober 2017

Betreft: Consultatieproces en vaststelling Schiphol tarieven en voorwaarden 1 april 2018

Geachte heer

Met deze brief willen wij u graag informeren dat Schiphol op 31 oktober 2017 haar tarieven en voorwaarden per 1 april 2018 definitief heeft vastgesteld.

De tarieven en voorwaarden per 1 april 2018 zijn vastgesteld met een gemiddelde stijging van 5,4% ten opzichte van de 2017 tarieven. De belangrijkste redenen voor deze tariefstijging zijn de kostenstijging als het gevolg van operationele maatregelen en investeringen om de groei te kunnen accommoderen, de extra security maatregelen evenals de stijging van de WACC.

Voor uw informatie geven wij in de bijlage een toelichting op het gevolgde (pre-)consultatieproces, de gevoerde dialoog met de luchtvaartmaatschappijen en de uitkomsten hiervan. De inhoud van de bijlage wordt vandaag ook gepubliceerd op onze website, om op deze wijze volledig transparant te zijn richting luchtvaartmaatschappijen over de zienswijzen die Schiphol heeft ontvangen op het tariefvoorstel en haar reactie hierop. De beschreven inhoudelijke reacties op het tariefvoorstel zijn afkomstig van easyJet, IATA, KLM, BARIN, Ryanair IAG en Transavia, echter om redenen van vertrouwelijkheid is dit niet vermeld in de bijlage.

Schiphol is van mening dat ook dit jaar een constructieve dialoog heeft plaatsgevonden tussen de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol, op basis van de in 2013 gezamenlijk vastgestelde doelstellingen en procesafspraken. Het is onze intentie dit proces ook voor toekomstige consultaties voort te zetten.

Bladnummer

2 / 2


Datum

31 oktober 2017

Met de aankomende investeringen in capaciteit en kwaliteit evenals het wegvallen of lager uitvallen van verrekeningen, is het onvermijdelijk dat de havengelden verder gaan stijgen in de eerste drie-jaars tariefperiode. De forse dalingen van de afgelopen 3 jaar (cumulatief 23%) hebben in ieder geval het startniveau aanzienlijk verlaagd. Schiphol spant zich in om deze verhogingen een geleidelijk karakter te geven, met als doel om de Mainport concurrerend te houden. Daar hebben alle partijen belang bij.

Met vriendelijke groet,
ROYAL SCHIPHOL GROUP

10.2.e

A faint, rectangular box containing a signature, likely of Birgit Otto.

Birgit Otto
Executive Vice President & COO
Board of Management

cc. Ministerie van Financiën, de heer H. Vossers

Bijlage:

- Brief aan alle luchtvaartmaatschappijen m.b.t. vaststelling tarieven en voorwaarden per 1 april 2018
- 'Outline consultation process and views airlines on charge proposal Schiphol 2018'

Drs. B.I. Otto
Executive Vice President & COO
Board of Management



To: All airlines operating at Amsterdam Airport Schiphol

Direct connection +31-6-10.2.e	Ref. no. BO.2017.040	Encl. 1	
Fax number -	Handled by 10.2.e	Your letter of -	Schiphol, 31 October 2017

Subject: Setting airport charges and conditions Schiphol as of 1 April 2018

Dear airline customer,

With this letter, we would like to inform you about the airport charges and conditions of Amsterdam Airport Schiphol that will apply as of 1 April 2018.

After a constructive pre-consultation process, Schiphol published its formal proposal which included an average charge increase of 7,6% compared to the 2017 charges.

The main reasons for this charge increase for 2018 are cost increase due to additional operational measures and investments to accommodate growth, extra security measures and an increase in the WACC.

When setting the charges and conditions, Schiphol has taken into account the views of the airlines that were brought forward during the consultation period.

Schiphol has decided to set the airport charges with an average increase of 5,4% compared to the 1 April 2017 charges. The decrease as compared to the proposal is caused by the decision of Schiphol not to charge the Digital Airport Programme (DAP) cost in 2018 as well as a slight adjustment of allocation keys.

The average charge increase of 5,4% consists of:

- An increase of 4,0% for Landing & Take-Off charges and Parking charges
- An increase of 3,8% for Passenger Service Charges
- An increase of 8,0% for Security charges, being the Security Service Charges

Schiphol also cancelled the exemption for transit passengers and increased the night charges for noise categories MCC3 and A. The Airline Reward Programme is put on hold.

Pagenummer

2 / 3

Date

31 October 2017

Please refer to the appendix for a summary of the airport charges as of 1 April 2018.

A full overview of the charges and conditions can be found in the document 'Airport Charges and Conditions 1 April 2018'. This document will be published on our website. Please refer to <https://www.schiphol.nl/en/route-development/page/ams-airport-charges-levies-slots-and-conditions/>

Please also refer to <https://www.schiphol.nl/en/operations/> for the documents containing conditions, like the infrastructure allocation rules, the applicable Schiphol Regulations and all other conditions.

For the final setting of the charges and conditions as of 1 April 2018, adjustments are made to the "detailed financial information". The adjusted information is published on the access restricted pages of our website:

<https://www.schiphol.nl/en/operations/page/charges-and-regulations/>

Please contact the Pricing & Regulatory Affairs department at +31(0) 20 601 2689 or airportcharges@schiphol.nl in case you have any questions.

Yours sincerely,
ROYAL SCHIPHOL GROUP

10.2.e

Birgit Otto
Executive Vice President & COO
Board of Management

Appendix:

- Summary airport charges as of 1 April 2018

Schiphol Group Postbus 7501 1118 ZG Schiphol Telefoon (020) 601 91 11 Fax (020) 604 14 75
Schiphol Nederland BV K v.K. Amsterdam nummer 34166584
BIC ABNANL2A IBAN NL08ABNA0545610478
BIC ABNANL2A IBAN NL20ABNA0486749304
BIC INGBNL2A IBAN NL03INGB0697660729

Pagenummer
3 / 3

Date
31 October 2017

Appendix Summary airport charges as of 1 April 2018

Landing and take-off charges

Landing and take-off charges (charge per 1.000 kg)	Category MCC3			Category A			Category B			Category C		
	day		night	day		night	day		night	day		night
	landing/ take-off	landing	take-off	landing/ take-off	landing	take-off	landing/ take-off	landing	take-off	landing/ take-off	landing	take-off
Handling at a Connected stand	€ 6,21	€ 15,75	€ 18,62	€ 5,43	€ 10,36	€ 12,22	€ 3,88	€ 4,93	€ 5,82	€ 3,10	€ 3,94	€ 4,66
Handling at a disconnected stand	€ 4,97	€ 12,61	€ 14,90	€ 4,35	€ 8,26	€ 9,78	€ 3,10	€ 3,94	€ 4,66	€ 2,48	€ 3,15	€ 3,72
Cargo flight	€ 3,23	€ 8,19	€ 9,70	€ 2,82	€ 5,39	€ 6,36	€ 2,02	€ 2,56	€ 3,03	€ 1,61	€ 2,05	€ 2,42

- Minimum charge based on an MTOW of 20 tonnes
- Day: 06.00 – 23.00 hrs
- Night: 23.00 – 06.00 hrs
- Chapter 2 surcharge per landing:
 - Up to 100,000 kg € 1,837.80
 - Over 100,000 kg € 2,756.70

Passenger charges

Passenger Charges		
Passenger Service Charge	Schiphol Centre	Schiphol East
per departing local passenger	€ 11,77	€ 9,42
per departing transfer/transit passenger	€ 4,94	€ 3,95
Security Service Charge		
per departing local passenger	€ 10,88	€ 10,88
per departing transfer/transit passenger	€ 6,09	€ 6,09

Parking charges

Parking Charge	
per 1.000 kg per period of 24 hours	€ 1,35

Schiphol,
31 October 2017

Subject: **Outline consultation process and views airlines on charge proposal Schiphol 2018**

Pre-consultation process

The pre-consultation process for the 2018 charges and conditions started in March 2017 and comprised six meetings attended by representatives of KLM, BARIN, IAG, IATA, Transavia, easyJet and Ryanair. The process consisted of the same steps as in last year's pre-consultation. The most important subjects discussed were:

- Market developments and traffic and transport development
- Charges structure
- Investments
- Operational Plan
- Cost developments, cost efficiency
- Conditions (update of several condition documents)
- Charge development
- New Aviation act

Charge intention

In May 2017, Schiphol announced its charge intention, as a starting point for the pre-consultation discussions. This charge intention for 2018 consisted of an overview of components driving the charges level. This overview showed an expected increase of charges due to cost development and anticipated WACC increase.

In the course of the pre-consultation process, the cost and WACC development became clear and discussions on efficiency and the business case of Digital Airport Programme (DAP) took place. The joint effort and discussions during the pre-consultation process as well as the proposal of Schiphol to counterbalance 50% of DAP costs led to a revised charge intention of an increase of 7,7% on average at the end of August 2017.

Charge proposal as of 1 April 2018

In the formal charge proposal that was published mid-September 2017, Schiphol proposed a charge increase of 7,6% on average. This charge increase for 2018 is mainly caused by additional operational measures and investments to accommodate growth, extra security measures and an increase in WACC.

Consultation and views airlines

During the formal consultation for airport charges and conditions as of 1 April 2018, several airline representatives provided their view on Schiphol's charge proposal, both during the consultation meeting on 28 September 2017 and by means of letters received by Schiphol during the consultation period. Schiphol has taken these views into account when setting the final charges and conditions as of 1 April 2018 on 31 October 2017.

Individual reply letters are sent to the airline representatives that have sent their view on the airport charges proposal. For reasons of transparency, an outline of the key issues brought forward by the airline representatives is presented below. For reasons of confidentiality, this outline only contains an anonymous abstract of the key issues.

Charge level

The airlines opposed to the increase in charges and do not agree with the cost increases included. Airlines state that Schiphol has failed to demonstrate efficiency and that there is no genuine incentive for Schiphol to be cost efficient. Airlines also state that Schiphol did not provide enough transparency in the process and urged Schiphol to exclude DAP costs from 2018 airport charges.

Process

Airlines raised concerns on the transparency of the consultation process and state not being heard by Schiphol.

Schiphol values its airlines and takes airlines' views regarding the consultation and setting of the charges very seriously. Schiphol also strives for a transparent and constructive consultation process in close collaboration with the airlines.

Up until 2012 only the regulatory obligations as per the Aviation act were followed and only one formal consultation meeting was organised. Because of the need to have more mutual understanding and in-depth discussions, as from 2012, airlines and Schiphol agreed to set up an informal pre-consultation process in addition to the formal consultation process. All airlines operating at Schiphol may attend these meetings. All relevant material of all meetings is published on the website of Schiphol and accessible for all airlines. In the past, airlines provided positive feedback on this extensive process and in particular on its transparency.

The pre-consultation process in 2017 for charges as of 1 April 2018, consisted of four planned meetings and two additional meetings requested by airlines covering specific topics. Schiphol also organised three meetings to discuss updates on the investment portfolio. Numerous subjects have been discussed and extensive dialogues on charges structure, traffic and transport growth, cost level and efficiency took place. Input of airlines during these meetings resulted in Schiphol adjusting the charges proposal on several areas.

The final decision making on airport charges is Schiphol's responsibility. Final setting of charges includes taking into account and balancing the views of all airlines, the responsibility to maintain and develop the Mainport as well as Schiphol's long-term strategy. Even though not all airlines' needs and requirements could be honoured, Schiphol appreciates all airlines' views and has taken them into account when considering its final airport charges 2018.

Cost level, cost efficiency and extra security measures

Airlines raised their concern on cost development and achieved cost efficiency by Schiphol. Also airlines stated that Schiphol has not consulted the airlines on the additional security measures in 2017 and find it unacceptable that additional costs will be charged in 2018 for the increased security filter measures after the May 2017 holiday period delays at the security filters.

Schiphol is aware of the regulatory obligation to include the forecasted efficiency in the charges proposal and the importance of being cost efficient. Schiphol has identified cost/WLU¹ as the most appropriate measure to monitor efficiency. It includes all aviation related costs of the airport against its total annual volume of passengers and cargo. By taking over activities or costs from airlines however, the cost/WLU increases while airlines and/or handlers get a more efficient or higher quality operation. Note that efficiency partly depends on the level of quality requested by the various airlines.

Through strict cost focus, deferred investments and the extension of the useful life of assets, the overall cost level of Schiphol remained almost stable in the years 2011-2016. This stable cost level combined with passenger growth resulted in decreasing cost/WLU and airport charges. The decline in cost/WLU demonstrates that economies of scale have been realised. For example the introduction of central security as well as the new security contracts have contributed to a lower cost level in this period. Due to operational measures and investments necessary to accommodate

¹ WLU = Work Load Unit = 1 passenger or 100 kg cargo

growth as well as the additional summer measures, the cost/ WLU is increasing in 2017. This increase is not related to inefficiency but is a result of necessary operational measures and capacity and quality investments.

Schiphol included a € 21m efficiency target in the consultation budget 2017. This was specifically aimed at security, outsourced costs and workforce. Higher than expected passenger growth caused operational pressure in 2017. Schiphol decided not to pursue realizing the efficiency targets in 2017 because this would jeopardise the operational performance. This would not have been acceptable for both airlines and Schiphol. Despite expected further growth in passengers, the initiative to jointly monitor performance KPIs as well as the cost efficiency project, provides Schiphol with enough confidence to again include the € 21m target in the 2018 cost level (on top of € 6m of already included cost targets)². The cost efficiency project includes benchmarking of Schiphol's costs. Schiphol will further engage the airlines on the developments.

Security

The increase in cost/WLU for Security in 2018 is mainly caused by the additional measures both during peak periods (summer and other holidays) and non-peak periods. During the consultation process of the 2017 charges, Schiphol had the opinion that the 95% waiting time (5 minutes for premium and 10 minutes for economy passengers) performance norm for security would be achievable in 2017. Schiphol focussed on efficient resources planning to achieve the cost targets. Despite an accurate forecast on the total number of passengers during the May holidays, which was mainly based on the schedules provided by the airlines, the difference in the show-up pattern of passengers was the main cause of the waiting time norm not being met. This shift in the show-up pattern was caused by several reasons, such as the difference between expected and actual passengers per flight and the OD/TRF split not being accurate. Also last minute notices from airlines after the planning was finalised, urging passengers to arrive 1 hour earlier and the check-in process evolving otherwise as planned, caused a shift in show up patterns. Besides the deviation in the show-up patterns, the waiting time norm not being met was also caused by i) more passengers taking hand luggage causing longer preparation time and a higher number of trays per passenger, resulting in a lower throughput and ii) an insufficient delivery of security agents by security companies.

Based on the May holiday evaluation and pressure by airlines and the Government, Schiphol agreed on taking additional summer measures to reduce waiting times. The cost for these extra measures were not part of the consultation budget, Schiphol has to bear these costs for 2017. By implementing the additional summer measures, the operational performance during summer 2017 was considered good.

Schiphol and most airlines value the quality of Schiphol's services. Schiphol will continue to target the 95% waiting time performance norm and therefore included the extra security measures in the cost base for 2018. By including the € 21m targets of 2017 in the cost base 2018, Schiphol aims to optimize the security costs including the additional summer measures. Targets will be realised by for example improving the passenger forecast (flow forecast) and load data quality. A more robust planning will allow lower safety margins in the resource planning and directly reduce costs. Schiphol will have to balance between performance (risk profile of underperformance) and costs. Also based on the improved planning and through operational performance analysis with the airlines, the wall-to-wall allocation of agents should be backwards reduced during the peak periods. Schiphol also commenced a programme aimed at improving the security process. The programme is supported by external experts and focuses among others on the following: Improving daily operations; a more robust planning; further improving contract management; realizing DAP benefits; improving the border process; rationalizing non-filter processes; executing a benchmark at other airports.

² In the detailed underlying assumptions document (IATA template), which is part of the consultation documentation, a complete breakdown of the cost targets in the cost level 2018 per cost type (€ 21m and € 6m) is included.

Schiphol will invite airlines for a security working group to share the outcomes of the programme and discuss possible improvements.

Given the unpredictable arrival profiles of passengers during peak periods, the included cost level 2018 is considered required also to facilitate a safe operation. For 2018, efficiency targets have been included and in the years beyond, Schiphol will continue to strive for further efficiency improvement by implementing automatization through for instance CT equipment.

Aviation

The cause of the increase in cost/WLU for Aviation in 2018 is the one-off cost of contracts. Due to the extension of several contracts in 2018, IFRS requires to include part of the contract costs in the first year. The total of the one-off contract costs for 2018 amounts to € 9.3m. In future years these will not be included in the cost level. The related yearly release of this provision will decrease the cost level as of 2018 with € 0,93m per annum for a period of 10 years. A saving on the extension of the contracts of € 0,3m a year is also included as of 2018. The cost level 2019 related to this item will be € 8m lower than 2018. Without this one-off cost the cost/WLU for Aviation in 2018 would be the lowest in recent years.

Schiphol is aware of the increase in the cost/WLU for C2018 compared to C2017 and considers it an undesirable development. Schiphol believes that a lack of efficiency is not the cause of the increase as explained above. However Schiphol remains focussed on further decreasing the cost level while increasing the quality level. In order to achieve this, targets in the 2018 cost level are included, a cost efficiency project is set up and relevant investments are included in the investment portfolio. Additionally, Schiphol has agreed to continue to collaborate with airlines in KPI performance meetings and discuss improving data sharing to optimize planning. Schiphol stresses that collaboration with the airlines is the only way to go forward.

Digital Airport Programme

Schiphol and airlines extensively discussed DAP during the (pre-) consultation process. Airlines are not convinced of the DAP business case and although airlines support the digital vision they contest DAP costs and financial benefits. They have suggested to exclude DAP costs until the benefits of the program are clear and agreed upon.

Through digitalisation, via technology and data as enablers, Schiphol will implement fundamental improvements in its business processes. Therefore Schiphol will go ahead with DAP with the objective to deliver clarification and insights in the benefits. Given the current discussion on the business case, Schiphol will exclude all DAP costs (including capital costs) from the airport charges 2018.

Schiphol will recalibrate the program, and, as planned, prepare for integrating the digitalisation into the business lines by the end of 2018. During the consultation process for the airport charges 2019-2021, Schiphol will seek further alignment with airlines on the benefits and the business case and will include aviation-related digital assets in the cost and asset base.

Schiphol would like to emphasize that the success of digital developments highly depends on a close and constructive collaboration between airport and airlines.

Non-Aviation contribution

Since all DAP costs will be excluded from 2018 charges, the need for the earlier proposed non-aviation contribution becomes redundant. Schiphol believes there is no reason for a contribution from non-aviation activities in 2018. Airport charges are already very competitive at Amsterdam Airport Schiphol.

Charges structure

Some airlines requested Schiphol to make changes in the airport charges structure. Pursuant to regulation, charges and conditions at Schiphol need to be reasonable, non-discriminatory and cost oriented on an overall level, for both Aviation and Security separately. However differentiation

within Aviation or Security charges is allowed to a certain extent and those individual charges do not necessarily have to be fully cost oriented.

The differentiation in charges at Schiphol is based on an overarching strategy which incorporates other elements such as our obligation to carry out the Mainport strategy, maintaining the competitive position of Schiphol and taking into account noise characteristics, environmental issues but also the underlying costs, competitor's behaviour and quality indicators.

The charges structure of Schiphol has also been discussed several times in (pre) consultation meetings in the past years. Although preferences between airlines are divided on this matter, the comparable ratios at other competitive airports³ motivate Schiphol to keep the current charges structure at this moment except for the proposed changes. Schiphol reconsiders the charges structure on a yearly basis also meaning that if market circumstances change in the upcoming years, the charges structure can be changed accordingly. The Schiphol charges structure is based on the above mentioned strategy and non-discriminatory intended and applied.

Investment portfolio (Aviation Development Plan)

An airline has indicated that the unconstrained market demand shouldn't be a basis for Schiphol's investment program. For the period 2018-2020 the forecast is mainly based on airlines' input and is complemented with input from Schiphol's Economic Forecast Model when airlines' input was missing. Due to the uncertainty around a new agreement with the Aviation industry, the local community and the federal government for the years 2021 and 2022, the demand for these years are indicative only and solely based on three forecast scenarios (low, medium, and high) based on Schiphol's forecast model. Note that in 2016 this model was externally validated and further refined based on input from the airlines. Schiphol believes that the used approach provides a realistic forecast. This forecast is then used as input for Schiphol's capacity model (ICP process) and leads to the investment program for 2018-2022.

Quick turnaround infrastructure

Some airlines state that quick turnaround infrastructure is insufficiently available at Schiphol and request a disconnected handling charge outside the dedicated locations. Schiphol acknowledges the capacity bottleneck for QTC handling as also included in the Aviation Development Plan (ADP). Further research is needed to find a robust solution which is operationally feasible, meets users' requirements and stimulates planning stability. For the short term Schiphol will, in close collaboration with concerned airlines, organize suitable operational solutions such as (de) boarding rear stairs at other piers.

Schiphol will charge the connected tariff when an aircraft is allocated to a connected aircraft stand, whether or not the connected facilities (passenger bridges) are being used. Airlines are charged for the availability of the facility, not for the use of the facility as Schiphol incurs the costs also when the connected facility is not used.

Conditions CIDAR

An airline does not agree with the proposed CIDAR conditions and states that in the conditions several components have not adequately been taken into account such as restrictions regarding security and baggage processes and maintenance on the baggage systems. Schiphol is of the opinion that the CIDAR conditions provide enough guidance to take the mentioned elements into account.

WACC

It has been stated that a change in investment banks, utilized for WACC calculations, also brought a change of methodology for calculating asset Beta's (i.e. from using local stock market indices to global ones). Such change in methodology brought an increase in the WACC (i.e. increasing the cost base). According to the airlines there is a strong local component to the investor base which would suggest that local markets might be more relevant for calculating the cost of equity.

³ Comparing the following airports: AMS, CDG, FRA, LHR, BRU, LGW, MAD, MUC, ZRH, DXB, IST

The cost allocation system 2016-2018, outlines that the market index should be based on one or more developed economies. Within the framework of the cost allocation system, the two banks that determine the Beta have the freedom to choose – based on their expert opinion - the index they feel to be the most appropriate. Schiphol has no influence on this choice and leaves the decision with the two banks. Furthermore, Schiphol did not ask the two banks to deliver a Beta analysis based on local indices.

Although Airlines representatives understand that the replacement of SAVE with AENA is approved by the ACM they are concerned that the reliability of the sample is lower than before. This concern is based on the fact that AENA is recently listed.

In the cost allocation system 2016-2018 it was determined that AENA could be included once the beta of this company could be reliably established. For that reason AENA could only be included for the 2018 charges onwards in order to have 2,5 years of historical data. The cost allocation system also outlines that SAVE would be replaced by AENA once the beta of AENA could be reliably established. These changes were approved by the ACM.

Single till

It has been mentioned that charges should be calculated on a single till basis. However the Dutch Aviation act stipulates a dual till system.

Preparation first three year period under new Aviation act

In preparation of the first three year charges period (2019-2021) Schiphol has among others put forward for consultation the peer group for the charges benchmark as well as the outline of the new (pre) consultation process.

It has been raised by an airline that the peer group as proposed by Schiphol should be replaced by different airports (besides Dusseldorf and Copenhagen, Schiphol should include Dublin, Stockholm Arlanda, London Stansted, Helsinki and Oslo Gardermoen). Schiphol is of the opinion that these airports are less comparable airports based on size, traffic mix, and destination network.

An airline also stated that the charges covered in the benchmark should not include ATC costs and governmental taxes but only charges within Schiphol's control. Schiphol is of the opinion that in order to create a 'like for like' comparison all charges should be included. Determining the relative position shown in the benchmark will be based on landing and take-off charges, parking charges, security charges and infra charges only.

It has also been raised by an airline that additional working group sessions should be added to the proposed (pre) consultation process to allow for a proper in-depth discussion on subjects. For efficiency reasons, Schiphol wants to make use of meetings already in place as much as possible (for instance the ICP process, the investment meetings and the financial meeting) but is willing to add an additional deep dive session on the traffic forecast to discuss the parameters used and answer detailed questions.

Future charges and non-Aviation contribution

For the first three year charges period (2019-2021) the upcoming investments in capacity and quality and a lower or lack of a settlement will inevitably result in a further increase of the airport charges. Schiphol will strive to increase gradually and aims to maintain the competitive position of the Mainport as it is in the interest of all stakeholders. Schiphol notes however that as of the next charges period the amount of the mandatory non-aviation contribution will be set by the Shareholders. To be able to achieve optimal capacity and quality for a competitive price, good collaboration between Schiphol and the airlines is necessary. Airline input for the traffic forecast is an important starting point to realize this.

Final setting of charges

The formal views brought forward by the airlines in the formal consultation included new elements which affect the charges level.

Besides the decision of Schiphol to not recover DAP costs in the 2018 charges Schiphol has slightly adjusted the allocation of the costs and asset base for Aviation and Security. As a result, Schiphol sets the final charges with a downward adjustment as compared to the proposal. The Landing and Take-off charges will increase with 4,0%, the Passenger Service Charges increase with 3,8% and the Parking charges with 4,0%. The Security Service Charges will increase with 8,0%. On average, this implies increase of 5,4% compared to 2017.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e 10.2. - DGB
Cc: 10.2.e 10. - DGB
Onderwerp: RE: Airport Charges Directive
Datum: maandag 9 april 2018 20:58:18
Bijlagen: [image001.jpg](#)

Ha 10.2.e

Heel graag. Wanneer komt jou uit? Dan probeer ik 10.2.e en 10.2.e ook even aan te haken.

Groeten,
10.2.
-

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e 10.2.e minienm.nl>
Datum: maandag 09 apr. 2018 6:43 PM
Aan: 10.2.e <10.2.e schiphol.nl>
Kopie: 10.2.e 10. - DGB <10.2.e minienm.nl>
Onderwerp: FW: Airport Charges Directive

Hi 10.2. zullen we deze week even bellen over de herziening van de airportcharges directive? Ik zag dat vandaag de consultatie is gestart.

Groet, 10.2.e 10.2.e
Senior beleidsmedewerker

Directie Luchtvaart
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T: 070 10.2.e
M: 06 10.2.e
@: 10.2.e 10.2.e minienm.nl
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Van: 10.2.e [<mailto:10.2.e@schiphol.nl>]
Verzonden: woensdag 4 april 2018 19:23
Aan: 10.2.e 10. - DGB
CC: 10.2.e
Onderwerp: Airport Charges Directive

Beste 10.

Nogmaals dank voor het gesprek gisteren.

Zoals je wellicht ook weet wordt er in Brussel gesproken over de herziening van de Airports Charges Directive. Wij zouden hierover graag eens met jou en/of een collega doorspreken. Zou je daar binnenkort tijd voor hebben?

Met vriendelijke groet,

10.2.e
+31 (0)6 10.2.e
Manager Public Affairs
10.2.e Affairs

Evert van de Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol, The Netherlands
P.O. Box 7501, 1118 ZG Schiphol, The Netherlands, schiphol.nl

[Follow us on: Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [Youtube](#) [Instagram](#)

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e 10.2.
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Cc: 10.2 e
Onderwerp: RE: Tariefontwikkeling Schiphol 2006_2016.xlsx
Datum: dinsdag 2 februari 2016 12:10:40
Bijlagen: [041215 Meeting Finance and LandM.PDF](#)
[Ontwikkeling kosten V&V 2007-2016.xlsx](#)

Hi 10.2.e

In bijgaand overzicht vind je de historische ontwikkeling van de kosten (Aviation en Security, IFRS) en de belangrijkste componenten van het verkeer en vervoer (pax, vliegtuigbewegingen en MTOW) voor de periode 2007 – 2016. Voor de jaren t/m 2014 betreft dit de werkelijke cijfers, voor 2015 en 2016 zijn dit de cijfers welke gebruikt zijn voor de consultatie.

Voor de jaren daarna zijn de cijfers over toekomstige ontwikkeling opgenomen in de presentatie van 4 december waar jij bij was. Ik neem aan dat je deze al hebt, maar zie bijgaand deze presentatie nogmaals. In principe zijn dit de cijfers die we extern delen. Als je een specifieke vraag hebt over deze toekomstige cijfers / ontwikkelingen dan hoor ik het graag en kan ik intern overleggen wat er beschikbaar is en wat we kunnen delen. Ik zou dan graag van je willen weten wat je precies nodig hebt en voor welke doel, dan kan ik je zo goed mogelijk van een antwoord voorzien.

Laat maar weten, eventueel kunnen we ook even bellen om te overleggen.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl]

Verzonden: maandag 1 februari 2016 18:14

Aan: 10.2.e 10.2.e

CC: 10.2.e

Onderwerp: RE: Tariefontwikkeling Schiphol 2006_2016.xlsx

Hi 10.2.e dank voor dit mooie overzicht 2006-2016. Het zou ook helpen als we inzage kunnen krijgen in de omvang van de totale kosten en verkeer en vervoersontwikkeling in de afgelopen 10 jaar. Is dat mogelijk?

We zouden voor de toekomstige tariefontwikkeling graag ook inzage willen krijgen in de verwachte kosten en verkeer/ en vervoersontwikkeling op jaarbasis. 11.1

Alvast dank.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e [mailto:10.2.e j@schiphol.nl]

Verzonden: maandag 1 februari 2016 17:11

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB

CC: 10.2.e

Onderwerp: Tariefontwikkeling Schiphol 2006_2016.xlsx

Hi 10.2.e

Zie bijgaand enige cijfers m.b.t. de tariefontwikkeling van Schiphol in de afgelopen 10 jaar, na het van kracht worden van de huidige regulering. Is dit bruikbaar in deze vorm? Let op dat dit een samenvatting betreft van de tarieven. Vanwege de overzichtelijkheid zijn niet alle individuele tarieven hier opgenomen.

Zoals besproken hebben we voor de toekomstige tariefontwikkeling geen andere cijfers dan die je kent uit de presentatie van het A-gebied. We hebben hierbij aangegeven dat de verwachte grote investeringen in infrastructuur in kwaliteit en uitbreiding van capaciteit op termijn zullen leiden tot een stijging van de havengelden. Het streven is om dit geleidelijk te doen, met als doel de Mainport concurrerend te houden.

Laat het weten als je vragen hebt!

Groet, 10.2.e



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: vraagje over tariefontwikkeling
Datum: woensdag 25 mei 2016 09:02:24
Bijlagen: [image001.jpg](#)

Ha 10.2.e
10.2.g

Groet
10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl]

Verzonden: woensdag 25 mei 2016 0:01

Aan: 10.2.e

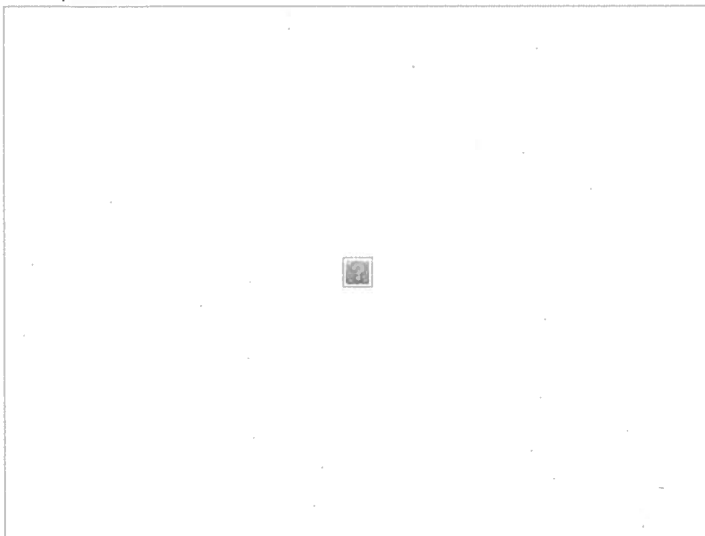
Onderwerp: vraagje over tariefontwikkeling

Beste 10.2.

snelle vraag over de tariefontwikkeling in 2008. In 2008 stegen de tarieven gemiddeld 30,8%. Kun je uitleggen waardoor deze stijging werd veroorzaakt? En kun je bevestigen dat in deze stijging de vliegbelasting niet is verwerkt? Ik neem aan dat onderstaande tabel alleen de percentuele ontwikkeling van de luchthaventarieven betreft, dus excl. overheidsheffingen.

Ik hoor graag van je. Alvast dank.

Groet, 10.2.e



10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag

.....
T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e minienm.nl
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2 e
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Cc: 10.2. 10.2.
Onderwerp: Vraag Lelystad
Datum: dinsdag 31 mei 2016 16:05:21

Ha 10.2.e

Op jouw vraag of de investeringen van Schiphol in Lelystad impact kunnen hebben op het resultaat van Schiphol Group als totaal en daarmee op de (onder de nieuwe wet) verplichte non aviation bijdrage, hierbij het volgende antwoord:

Lelystad is onderdeel van Schiphol Group dus ook het resultaat van Lelystad. Dus ja het rendement op Lelystad kan impact op het rendement van Schiphol als totaal hebben en daarmee ook op de omvang van de verplichte non aviation bijdrage. Daarbij moet wel gemeld worden dat de omvang van Lelystad in het totaal van Schiphol Group klein is dus de impact op het totaal rendement ook beperkt. Daarnaast streeft Schiphol Group als totaal maar ook individueel voor o.a. Lelystad natuurlijk naar een gezond rendement op haar investeringen dus Schiphol zal ook alleen rendabele investeringen voor Lelystad nastreven.

Ik hoop dat dit jouw vraag beantwoord

Groet

10.2.e

 Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2 e
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: Berekening havengelden
Datum: dinsdag 21 juni 2016 16:09:21

Ha 10.2.e

Jij vroeg mij vanmiddag over de manier van berekenen havengelden. Hierbij een uiteraard ver
simplificeerde berekening die kan helpen voor het begrip:

$(\text{COST} + (\text{Average RAB} * \text{WACC}) - \text{YEARLY SETTLEMENT}) / \text{TRAFFIC AND TRANSPORT}$

Hierbij is de input op kalender/ boekjaar basis (bijvoorbeeld voor kosten dus over 12 maanden)
wat wordt omgerekend naar 9 maanden (omdat de tarieven pas op 1 april van een jaar worden
gewijzigd) en de tarief ontwikkeling (t.o.v. het vorige jaar) is een %.

Helpt dit?

Groet

10.2.e



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or
distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error)
please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data
and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: afbeelding berekening tarieven - graag je check - dank
Datum: donderdag 10 november 2016 13:18:35
Bijlagen: Berekening tarieven - afbeelding 191110.pptx

Hi 10.2.e dank voor je snelle reactie.

Heb kapitaalskosten veranderd in "vermogenskosten" en in de noot onderin expliciet aangegeven dat de "vermogenskosten" gelijk staat aan het maximaal te behalen rendement. Als de kamer daar een nadere toelichting op wenst kunnen we mondeling toelichten dat de vermogenskosten gereguleerd zijn en dus af kunnen wijken van de praktijk. Hoor graag je reactie. dank.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e [mailto:10.2.e1@schiphol.nl]
Verzonden: woensdag 9 november 2016 13:47
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
CC: 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: afbeelding berekening tarieven - graag je check - dank
 Hi 10.2.e

Plaatje lijkt mij heel duidelijk. Uiteraard zijn de RAB * WACC geen kapitaal kosten maar is dat je toegestane rendement maar lijkt mij verwarrend voor de lezer als je dat gaat wijzigen dus ik zou het zo laten staan. Gaat namelijk om het begrip van Non Aviation bijdrage.

Groet

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl]
Verzonden: dinsdag 8 november 2016 17:12
Aan: 10.2.e <10.2.e y@schiphol.nl>
CC: 10.2.e - BSK <10.2.e minienm.nl>
Onderwerp: afbeelding berekening tarieven - graag je check - dank

Urgentie: Hoog

Beste 10.2.e

Graag je advies. Ik heb een afbeelding gemaakt hoe de tarieven worden berekend (zonder bedragen te noemen). Ik heb daarin de financiële bijdrage zichtbaar gemaakt (na bepaling van de toegestane inkomsten). Kun je aangeven of het correct is weergegeven? Als je een handigere manier weet om het weer te geven dan verneem ik dat ook graag. Alvast dank.

Groet, 10.2.e 10.2.e

Senior beleidsmedewerker

Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e minienm.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

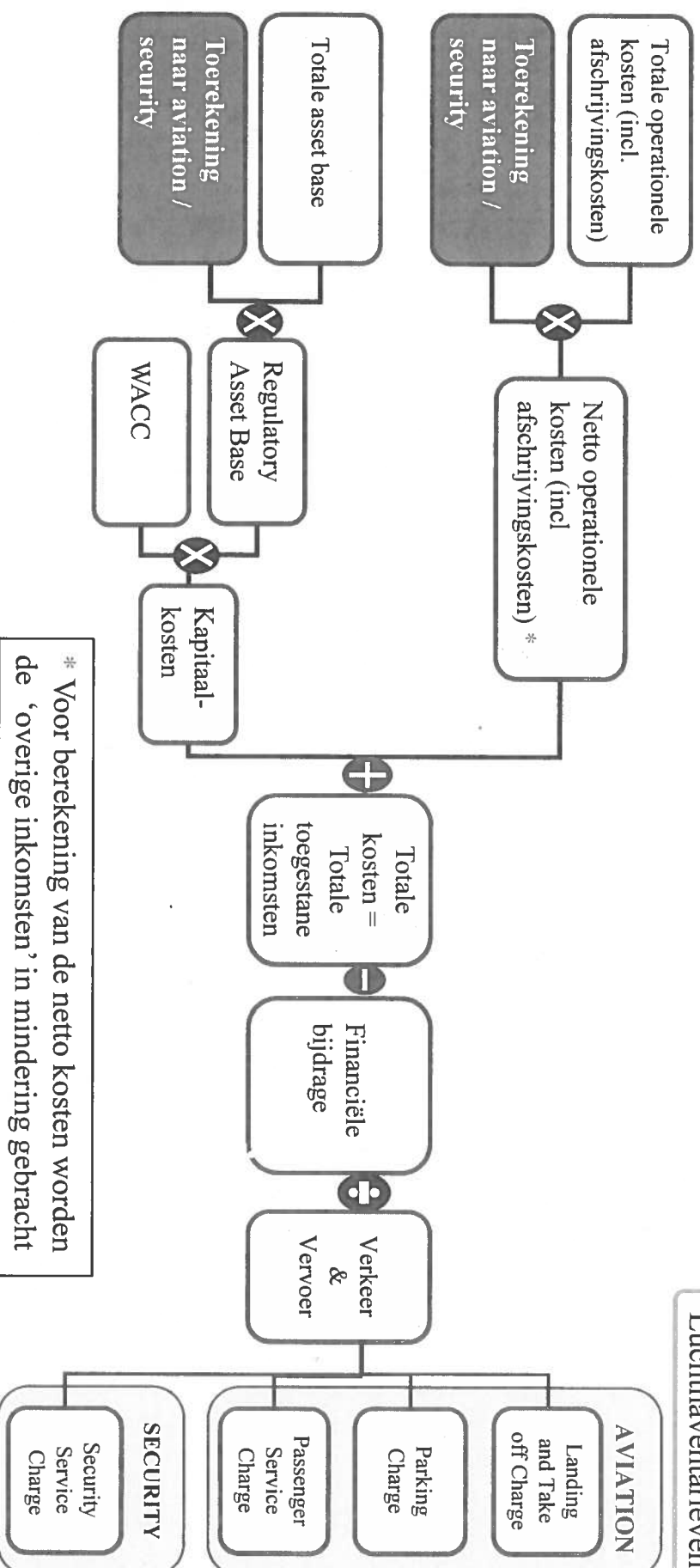
 Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail

in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.



Luchthaventarieven



* Voor berekening van de netto kosten worden de 'overige inkomsten' in mindering gebracht

Noot:

- Toerekening van kosten en assets aan luchtvaartactiviteiten vindt plaats op basis van "gebruik" principe.
- De vermogenkosten die Schiphol mag behalen staat gelijk aan het maximaal te behalen rendement.
- In dit rekenvoorbeeld zijn de verrekeningen buiten beschouwing gelaten.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Aan: 10.2 e
Onderwerp: RE: Bijdrage slotcoördinatie
Datum: donderdag 14 december 2017 09:36:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)
[image004.jpg](#)
[image005.jpg](#)

Dank voor deze informatie. Ik kom hier nog bij jullie op terug.

Groet, 10.2.e 10.2.e

Senior beleidsmedewerker

Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e [minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Van: 10.2.e [mailto:10.2.e y@schiphol.nl]

Verzonden: donderdag 14 december 2017 08:49

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB

Onderwerp: Bijdrage slotcoördinatie

Hi 10.2.e

Zoals afgesproken zou ik jou nog informeren over de bijdrage van de slotcoördinatie door Schiphol. Deze bijdrage wordt geboekt op kostenplaats 10259. In het Toerekeningssysteem van Schiphol kun je zien dat met de kosten van deze kostenplaats voor het grootste deel worden doorbelast naar Aviation. Deze doorbelasting staat op bladzijde 70 van bijlage 3 (doorbelasting D1 OU Staven).

10.2.g

n de consultatie geven wij op kostensoort niveau inzicht in de kosten ontwikkeling maar ook daar is het niveau hoger dus komt dit niet specifiek naar voren.

Als je nog vragen hebt hoor ik dat graag.

Groet

10.2.

10.2.e

Manager Pricing & Regulatory affairs

Tel: (+31) 6 10.2.e

Locatiecode: 01-30

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol

10.2.e

 Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2 e
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: Agenda donderdag
Datum: dinsdag 26 januari 2016 18:16:42
Bijlagen: [image001.jpg](#)

Ha 10.2.e

Hebben jullie nog agenda punten voor de afspraak van donderdag met ons? Ik heb staan:

- Kennis making 10.2.
- Wet Luchtvaart status/ voortgang
- Actualiteiten
- WVTK

Tot donderdag

Groet

10.2.e

10.2.e

Mgr. Pricing & Regulatory Affairs

Aviation Management

☎ + 31 (0)6 10.2.e

Location code 01-30

P.O. Box 7501

1118 ZG Schiphol

10.2.e



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Aan: "BARIN Secretary General 10.2.e"; "BARIN - 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e
 10.2.e
Cc: 10.2.e 10.2. HBIZ; 10.2.e 10. - DGB; 10.2.e 10. - BSK
Onderwerp: Nota van Wijziging - graag reactie voor woensdagmiddag 27 januari a.s.
Datum: vrijdag 22 januari 2016 16:34:16
Bijlagen: [Voorstel van wet.pdf](#)
[Nota van Wijziging 160122.docx](#)
Prioriteit: Hoog

Beste 10.2.e 10.2.e 10.2.e en 10.2.e

Bijgaand de Nota van wijziging die met de Nota naar aanleiding van het verslag van de Kamer op het wetsvoorstel begin februari naar de Kamer zal worden gestuurd (zie Word bestand).

Graag het verzoek om de inhoud van de Nota van wijziging te controleren op feitelijke onjuistheden. Zoals jullie zullen zien betreffen de wijzigingen voornamelijk omissies die geen inhoudelijke consequenties hebben op het wetsvoorstel. **Graag het verzoek om, indien gewenst, voor woensdagmiddag 27 februari a.s. te reageren.**

De Nota naar aanleiding van het verslag ontvangen jullie zodra de stukken naar de Kamer zijn gestuurd (en daarmee openbaar zijn).

Als er vragen zijn naar aanleiding van deze email en of de bijlage dan kunnen jullie contact opnemen met mij (contactgegevens hieronder) of met 10.2.e10.2.e op 070-10.2.e of per email op 10.2.e 10.2.e minienm.nl. Heb voor het gemak ook het wetsvoorstel (pdf bestand) bijgevoegd.

Met vriendelijke groet,

10.2.e 10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag

.....
T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e minienm.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Van: 10.2.e - KLM
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Cc: "BARIN Secretary General, 10.2.e (10.2.e BARIN.nl)
Onderwerp: Commentaar nota van wijzigingen
Datum: vrijdag 29 januari 2016 16:29:51
Bijlagen: image001.png

Geachte mevrouw 10.2.e Beste 10.2.e

Via de Barin ontvingen wij Nota van Wijziging van de Wet luchtvaart met het verzoek deze van eventueel commentaar/opmerkingen te voorzien, waarvoor onze dank. Inmiddels hebben wij dit besproken. Een onjuiste wijziging in de tekst heb ik u telefonisch al doorgegeven en een vraag van mij is opgehelderd. De wijzigingen zijn verder voornamelijk technisch van aard en duiden onder andere het overgangsrecht beter. Van u begreep ik dat het commentaar van alle stakeholders in een document nog een maal ter commentaar wordt aangeboden. Wij zien dit graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

10.2.e



10.2.e

Corporate Legal Counsel

KLM Royal Dutch Airlines

Amsterdamseweg 55

1182 GP AMSTELVEEN

Tel: +31 20 10.2.e

Mobile: +31 6 10.2.e

E-mail: 10.2.e @klm.com

For information, services and offers, please visit our web site: <http://www.klm.com>. This e-mail and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only. If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), its subsidiaries and/or its employees shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (also known as KLM Royal Dutch Airlines) is registered in Amstelveen, The Netherlands, with registered number 33014286

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Aan: "BARIN Secretary General 10.2.e"; "BARIN - 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2
10.2.e J - KLM"
Cc: 10.2.e 10. - BSK; 10.2.e 10.2. HBZ; 10.2.e 10. - DGB
Onderwerp: Laatste versie Nota van Wijziging - graag nogmaals jullie reactie - alvast dank
Datum: dinsdag 1 maart 2016 21:11:08
Bijlagen: [Nota van Wijziging versie met revisies 1 maart 2016.pdf](#)
[nota van wijziging 1 maart.docx](#)
Prioriteit: Hoog

Beste 10.2.e , 10.2.e 10.2.e 10.2.e ,

Op de laatste Nota van Wijziging die jullie op 5 februari jl. hebben ontvangen kregen we nog inhoudelijke aanvullingen van de Autoriteit Consument en Markt. Die hebben we in deze versie verwerkt.

We willen jullie graag in de gelegenheid stellen om op de gemaakte aanpassingen te reageren voordat de stukken bij ons de lijn in gaan. Bijgaand vinden jullie de laatste versie van de Nota van Wijziging (Word bestand) en een versie met revisies (Pdf-bestand) zodat jullie in één oogopslag kunnen zien wat er gewijzigd is ten opzichte van de versie van 5 februari jl.

Het zou mooi zijn als jullie uiterlijk maandag 7 maart a.s. kunnen reageren op de gemaakte aanpassingen) zodat de stukken daarna de lijn in kunnen en begin/ half maart naar de Kamer gestuurd kunnen worden. Mochten jullie meer tijd nodig hebben dan hoor ik dat ook graag.

Als jullie een nadere toelichting wensen op de gemaakte aanpassingen dan kan ik die uiteraard geven. Ik ben donderdag a.s. goed bereikbaar voor vragen. Mocht ik niet bereikbaar zijn dan kunnen jullie ook altijd contact opnemen met 10.2.e 10.2.e op 070-10.2.e of per email op 10.2.e 10.2.e minienm.nl.

Ik hoor graag van jullie. Alvast dank.

Met vriendelijke groet,
10.2.e 10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag

.....
T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e minienm.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e 10. - BSK; 10.2.e 10.2. - HBJZ
Cc: 10.2.e 10. - DGB
Onderwerp: RE: Laatste versie Nota van Wijziging - graag nogmaals jullie reactie - alvast dank
Datum: dinsdag 8 maart 2016 09:37:07
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)
[image004.jpg](#)
[image005.jpg](#)

11.1

Beste allemaal,

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2. - BSK
Verzonden: maandag / maart 2016 15:51
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e - HBJZ
CC: 10.2.e 10. - DGB
Onderwerp: RE: Laatste versie Nota van Wijziging - graag nogmaals jullie reactie - alvast dank
 Ha 10.2.e

Valt niet onder Wob-verzoek

10.2
Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Verzonden: maandag / maart 2016 15:27
Aan: 10.2.e 10.2. - BSK; 10.2.e 10.2.e - HBJZ
CC: 10.2.e 10. - DGB
Onderwerp: FW: Laatste versie Nota van Wijziging - graag nogmaals jullie reactie - alvast dank
Urgentie: Hoog
 Heb net met ACM 10.2.e en Schiphol (10.2.e gebeld.
 T.a.v. het eerste punt (verrekeningen) 11.1

11.1

T.a.v. het tweede punt (4 weken na inwerkingtreding KTS) 11.1

T.a.v. de laatste die punten zijn we het eens met Schiphol. Dat waren verkeerde verwijzingen (die we zelf ook al hadden gezien).

Wordt vervolgd.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e [mailto:10.2.e j@schiphol.nl]

Verzonden: maandag / maart 2016 14:00

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB

CC: 10.2.e 10.2.e - BSK; 10.2.e 10.2.e - HBJZ; 10.2.e 10.2.e - DGB; 10.2.e

Bangoer, Aniel

Onderwerp: FW: Laatste versie Nota van Wijziging - graag nogmaals jullie reactie - alvast dank
Hi 10.2.e

Dank voor de nieuwe versie. We hebben nog een paar opmerkingen:

Artikel 12.6a lid 3

Artikel 12.6a lid 3 heeft betrekking op de verrekeningen over jaren waarvoor tarieven zijn vastgesteld op basis van de oude wet. 10.2.g

10.2.g

10.2.g

Artikel 12.6a lid 6

In dit artikel wordt gesteld dat Schiphol binnen 4 weken na inwerkingtreding van de wet een toerekeningsstelsel aan ACM ter goedkeuring dient voor te leggen. **10.2.g**

Artikel 12.6b lid 3 en 4

10.2.g

Toelichting, 1^e pagina, 3^e alinea

10.2.g

Toelichting, 2^e pagina, onderdeel B, laatste zin

10.2.g

Ik ben morgen en overmorgen niet op kantoor en slecht bereikbaar, maar je kan **10.2.e** benaderen als je vragen hebt. Donderdag ben ik er weer.

Groet, **10.2.e**

Beschrijving: cid:image001.png@01D122BF.418331F0

10.2.e 10.2.e Tel.: + 31 (0)6 10.2.e

Pricing & Regulatory Affairs 10.2.e j@schiphol.nl

Location code 01-30, P.O. Box 7501, 1118 ZG Schiphol ☐ ☐ ☐ ☐

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [<mailto:10.2.e>] 10.2.e minienm.nl

Verzonden: dinsdag 1 maart 2016 21:10

Aan: 'BARIN Secretary General Coen Waasdorp' 10.2.e @barin.nl; 'BARIN - 10.2.
<10.2.e barin.nl>; 10.2.e 10.2.e <10.2.e j@schiphol.nl>; 10.2.e
<10.2.e y@schiphol.nl>; 10.2.e schiphol.nl>; 10.2.e

(AMSDJ) - KLM' 10.2.e @klm.com

CC: 10.2.e 10.2. - BSK <10.2.e minienm.nl>; 10.2.e 10.2.e - HBJZ

<10.2.e 10.2.e minienm.nl>; 10.2.e 10. - DGB <10.2.e minienm.nl>

Onderwerp: Laatste versie Nota van Wijziging - graag nogmaals jullie reactie - alvast dank

Urgentie: Hoog

Beste 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e ,

Op de laatste Nota van Wijziging die jullie op 5 februari jl. hebben ontvangen kregen we nog inhoudelijke aanvullingen van de Autoriteit Consument en Markt. Die hebben we in deze versie verwerkt.

We willen jullie graag in de gelegenheid stellen om op de gemaakte aanpassingen te reageren voordat de stukken bij ons de lijn in gaan. Bijgaand vinden jullie de laatste versie van de Nota van Wijziging (Word bestand) en een versie met revisies (Pdf-bestand) zodat jullie in één oogopslag kunnen zien wat er gewijzigd is ten opzichte van de versie van 5 februari jl.

Het zou mooi zijn als jullie uiterlijk maandag 7 maart a.s. kunnen reageren op de gemaakte aanpassingen) zodat de stukken daarna de lijn in kunnen en begin/ half maart naar de Kamer gestuurd kunnen worden. Mochten jullie meer tijd nodig hebben dan hoor ik dat ook graag.

Als jullie een nadere toelichting wensen op de gemaakte aanpassingen dan kan ik die uiteraard geven. Ik ben donderdag a.s. goed bereikbaar voor vragen. Mocht ik niet bereikbaar zijn dan kunnen jullie ook altijd contact opnemen met 10.2. 10.2.e op 070-10.2.e of per email op 10.2.e 10.2.e minienm.nl.

Ik hoor graag van jullie. Alvast dank.

Met vriendelijke groet,

10.2.e 10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag
.....

T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e minienm.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e 10. - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: Ingangsdatum regelgeving exploitatie luchthaven Schiphol
Datum: vrijdag 11 maart 2016 15:11:29

Beste Els,

Naar aanleiding van de contacten die er de afgelopen tijd zijn geweest tussen Schiphol en het Ministerie van I&M inzake de wijziging van de Wet Luchtvaart, bevestig ik hierbij dat het Ministerie van I&M je tijdig informeert over de ingangsdatum van de regelgeving inzake de "exploitatie van de luchthaven Schiphol", zodat Schiphol Group op tijd kan starten met het opstellen van een nieuw toerekeningssysteem. Ik vertrouw erop je hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
plv. directeur Luchtvaart
Ministerie van Infrastructuur & Milieu

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Re: WL
Datum: dinsdag 28 juni 2016 09:12:07

Hi 10.2.e ik stuur de stukken vanmiddag door zodra ik op kantoor ben. Volgende week dinsdag bellen is prima.

Mocht je de stukken sneller nodig hebben neem dat aub contact op met 10.2. of kijk op de website van de Eerste Kamer. Stukken (incl. Nota van wijziging) staan daar ook op.

Gr. 10.2.e

Verzonden met Good Work(www.good.com)

Op 28 jun. 2016 08:31 schreef "10.2.e

:

Ha 10.2.e

Heb jij misschien voor mij de laatste versie van de nieuwe WL? Ik wil zeker weten dat ik de laatste versie heb inclusief de nota van wijziging. En zou ik volgende week dinsdag met jou kunnen bellen om nog wat vragen te kunnen stellen? Wellicht zijn het hele simpele dingen die 10.2.e prima zou weten maar ik zou dat graag even met jou afstemmen om het goed te begrijpen.

Alvast bedankt

Groet

10.2.e



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
 10.2.e
 10.2.e 10. 10.2.e 10.2. 10.2. 10.2.e 10.2.e
Bcc: 10.2.e /DEELN); 10.2.e 10.2. (FIN/DEELN); 10.2.e
 (FIN/DEELN); 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10. - BSK; 10.2.e
 10. - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e 10.2. - HBJZ; 10.2.e
 10.2.e 10.2.
Onderwerp: Stand van zaken aanpassing regelgeving "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"
Datum: vrijdag 24 juni 2016 12:58:53
Bijlagen: Besluit exploitatie Schiphol 2016 - ingediend voor UHT op 160624.pdf

Beste allen,

hierbij wil ik u informeren dat het wetsvoorstel "Exploitatie van de luchthaven Schiphol" door de Tweede Kamer (op 7 juni jl.) en de Eerste Kamer (op 21 juni jl.) is aangenomen.

Nu het wetsvoorstel is aangenomen kan het Besluit "Exploitatie van de luchthaven Schiphol" (verder: besluit) de toetsingsfase in. Vandaag hebben we de Autoriteit Consument en Markt gevraagd om het besluit te toetsen op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid.

Dit besluit is eind 2014 via het internet geconsulteerd. In de bijlage vindt u ter kennisname de versie van het besluit die we voor de uitvoerings- en handhavingstoets (verder: UHT) hebben ingediend bij de ACM. Deze versie wijkt qua structuur af van de versie die we eind 2014 hebben geconsulteerd. Daarbij is de essentie gelijk gebleven en in lijn met het wetsvoorstel. Een nadere toelichting op de uitkomsten van de internetconsultatie vindt u in de nota van toelichting van het besluit.

We streven er naar om het besluit na het zomerreces in voorhang te plaatsen. Voordat we dat kunnen doen moeten we nog een aantal toetsen doorlopen waaronder de UHT van de ACM. Zodra de uitkomsten hiervan bekend zijn informeren u.

Vertrouwende u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Mocht u nog vragen hebben, dan verneem ik dat graag.

Met vriendelijke groet,
10.2.e 10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag

.....
T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e minienm.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Opmerkingen n.a.v. het Besluit "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"
Datum: donderdag 18 augustus 2016 14:46:45

Ha 10.2.e 10.2.g

Alvast bedankt

Groet

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: dinsdag 16 augustus 2016 14:58

Aan: '10.2.e 10.2.e - DGB' <10.2.e 10.2.e minienm.nl>

CC: '10.2.e - BSK' <10.2.e minienm.nl>; '10.2.e 10.2.e - HBJZ' <10.2.e 10.2.e minienm.nl>

Onderwerp: RE: Opmerkingen n.a.v. het Besluit "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"

Dankjewel 10.2.e kun je mij ook op de hoogte houden hoe het proces nu verder gaat of welke wijzigingen er nog van de ACM of andere stakeholders worden voorgesteld/ doorgevoerd?

Alvast bedankt

Groet

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [<mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl>]

Verzonden: dinsdag 16 augustus 2016 14:30

Aan: 10.2.e <10.2.e 1@schiphol.nl>

CC: 10.2.e - BSK <10.2.e minienm.nl>; 10.2.e 10.2.e - HBJZ <10.2.e 10.2.e minienm.nl>

Onderwerp: RE: Opmerkingen n.a.v. het Besluit "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"

Hi 10.2.e bijgaand zoals afgesproken mijn reactie per mail op de punten over het exploitatieverslag.

Artikel 33 inhoud exploitatieverslag

Onder b (onderscheid zakelijk en niet zakelijk) gaat het over bestemmingen. Een zakelijke bestemming is duidelijk gedefinieerd: meer dan 10K zakelijke passagiers outbound. Onder d (onderscheid in segmenten) gaat het over verkeer/vervoer, dus aantal bewegingen in diverse segmenten. Daar is vracht een belangrijke categorie. Onder 2b is vracht niet zinvol om afzonderlijk te noemen (omdat op veel luchthavens sprake is van zowel passagiers als vracht).

Artikel 35 eerste lid onder i (exploitatieverslag).

Wet regelt dat elke drie jaar gerapporteerd moet worden (of zoveel eerder als onze

minister dat nodig acht). Overgangsrecht (artikel 35, eerste lid onder i) regelt dat 11.

1

Mocht je hier vragen over hebben dan hoor ik dat graag.

Groet, 10.2.e (7127)

Van: 10.2.e [<mailto:10.2.e1@schiphol.nl>]

Verzonden: maandag 15 augustus 2016 16:36

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB

CC: 10.2.e 10.2. van

Onderwerp: RE: Opmerkingen n.a.v. het Besluit "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"

10.2.e zoals beloofd hierbij nog de 2 logische momenten van een start aanbesteding volgens Schiphol:

- Publicatie op Tendersnet bij een Europese aanbesteding
- Uitsturen RfP (request for Proposal) bij andere aanbestedingen

Groet

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: woensdag 13 juli 2016 9:41

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB (10.2.e 10.2.e minienm.nl)'

<10.2.e 10.2.e minienm.nl>

CC: 10.2.e 10.2.e van <10.2.e schiphol.nl>

Onderwerp: Opmerkingen n.a.v. het Besluit "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"

Beste 10.2.e

Hierbij de opmerkingen van Schiphol n.a.v. het lezen van het Besluit Exploitatie van de luchthaven Schiphol. Een aantal zaken willen wij de komende weken nog nader beoordelen dus het kan dat ik in augustus nog met wat aanvullingen ga komen. Laten we donderdag even bellen of de opmerkingen helder zijn voor jou of dat ik die nog verder kan verduidelijken.

Artikel 2 lid 1a 10.2.g

Artikel 2 lid 2d 10.2.g

Artikel 4 lid 3 10.2.g

Artikel 6	10.2.g 10.2.g	
Artikel 11	10.2.g	
Artikel 15		10.2. g
Artikel 17/ Overgangsrecht Wet	10.2.g	
Artikel 19 lid 1b	10.2.g	
Artikel 22 en 23	10.2.g	
Artikel 33 lid 2a	10.2.g	
Artikel 35 lid 1i	10.2.g	

10.2.g

WACC bijlage

10.2.g

Wet/WACC bijlage

10.2.g

10.2.g

Valt niet onder Wob-verzoek

Groet

10.2.e

: Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you

by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2 e
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Cc: 10.2. 10.2.
Onderwerp: VPb tarief vaststelling
Datum: dinsdag 16 augustus 2016 15:09:37

10.2.e

Ter verduidelijking van ons punt t.a.v. de Vpb voor de WACC vaststelling via mijn collega 10.2.e

10.2.e Ik hoop dat dit helpt? Zo niet laat het weten!

Groet

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e

Verzonden: dinsdag 16 augustus 2016 15:08

Aan: 10.2.e

Onderwerp: RE: VPb tarief vaststelling

Op pagina 26 staat dat het vigerende VPB tarief wordt gehanteerd op de datum waarop de exploitant een voorstel voor tarieven en voorwaarden doet. De vraag is of de datum van het vaststellen van het VPB tarief ook 1 maart (van het jaar van consultatie) kan worden, in lijn met de datum van vaststelling van de Rf en de kredietopslag? Op deze manier staat de WACC tijdig vast in het pre consultatie proces om een tarief intentie te kunnen afgeven. Dit komt het inzicht in de tariefontwikkelingen ten goede.

 *Please consider the environment before printing this e-mail*

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e (AMSLN) - KLM
Bcc: 10.2.e - BSK; 10.2.e 10.2. - HBIZ; 10.2.e 10. - BSK
Onderwerp: RE: Status Wet Luchtvaart/AMvB
Datum: dinsdag 30 augustus 2016 11:24:18

Beste 10.2.e

dank voor je mail. Alles prima, met jou ook?

Je bent me voor. Ik wil volgende week een mail sturen naar alle betrokkenen over de stand van zaken. Daarin zal ik ook melden dat de ACM de uitvoerings- en handhavingstoets (UHT) heeft afgerond. Nadere details volgen dus spoedig.

Met vriendelijke groet,

10.2.e 10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

.....

Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag

.....

T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e [minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Van: 10.2.e (AMSLN) - KLM [mailto:10.2.e@10.2.e KLM.COM]

Verzonden: dinsdag 30 augustus 2016 8:48

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB

Onderwerp: Status Wet Luchtvaart/AMvB

Hj 10.2.e

Alles goed? Waarschijnlijk ook net terug van vakantie.

Kan jij ons aangeven wat de laatste status is omtrent de Wet Luchtvaart?

Laatste wat ik weet (van april/mei) is dat jullie het concept AMvB nog bij ACM ter toets zouden leggen.

Alvast dank voor reactie.

10.2.

e 10.2.e

Vice President Mainport Strategy - KLM Royal Dutch Airlines (AMS/LN)

TEL: +31 20 ; MOB: +31

Email: 10.2. 10.2.e [klm.com](mailto:10.2.e@klm.com)

For information, services and offers, please visit our web site: <http://www.klm.com>. This e-mail and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only. If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), its subsidiaries and/or its employees shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (also known as KLM Royal Dutch Airlines) is registered in Amstelveen, The Netherlands, with registered number 33014286

Van: 10.2.e 10.210.
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Stand van zaken aanpassing regelgeving "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"
Datum: vrijdag 14 oktober 2016 17:12:45

Dank je 10.2.e

Groeten,
10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl]
Verzonden: vrijdag 14 oktober 2016 17:10
Aan: 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e schiphol.nl>
Onderwerp: FW: Stand van zaken aanpassing regelgeving "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"

Hi 10.2.e onderstaande email was ook voor jou bedoeld.
Groet, 10.2.e 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Verzonden: vrijdag 14 oktober 2016 16:46
Aan: 10.2.e
 10.2.e
 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e
 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: Stand van zaken aanpassing regelgeving "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"

Beste allen, het besluit "exploitatie luchthaven Schiphol" is deze week in voorhang geplaatst. Klik op deze [link](#) voor de stukken.

Mocht deze link niet werken, dan zijn de stukken ook te vinden op: www.overheid.nl.

Vertrouwende u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,
10.2.e 10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
 Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag
 Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag

T: 070 10.2.e
M: 06 10.2.e
@: 10.2.e 10.2.e [minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e
 10.2.e
 10.2.e
Bcc: 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e William Vet; 10.2.e
 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e
 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e
 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: Stand van zaken aanpassing regelgeving "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"
Datum: vrijdag 23 december 2016 13:25:35

Beste allen,
 hierbij wil ik u informeren dat het ontwerpbesluit "exploitatie luchthaven Schiphol" deze week naar de Raad van State is gestuurd voor advies.
 Zodra ik nieuwe informatie heb die ik met u kan delen hoort u van me.
 Voor nu fijne dagen gewenst en een prachtig 2017. Graag tot volgend jaar.
 Met vriendelijke groet,
 10.2.e 10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag

.....
T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e [minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Van: 10.2.e 10.2. - DGB
Aan: 10. .e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e 10.2 - HBIZ
Bcc: 10.2.e 10 - DGB
Onderwerp: RE: Vraag verrekeningen nieuwe Wet Luchtvaart
Datum: dinsdag 18 april 2017 15:32:12
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)
[image004.jpg](#)
[image005.jpg](#)
[image006.jpg](#)
[Overgangsrecht met revisies tov versie UHT 16 juli 2016.docx](#)
[Overgangsbepalingen Artikel 35 tbv Schiphol 190414.docx](#)

Beste 10.2.e bijgaand antwoord op je vragen.

UHT ACM 16 juli 2016:

- Met betrekking tot artikel 35 overgangsbepalingen: ACM constateert dat dit punt ('regels stellen omtrent tijdstippen en wijze van verrekening' die op basis van de oude wet tot stand zijn gekomen en die moeten worden verwerkt in tarieven op basis van de nieuwe wet') in algemene zin niet is verwerkt in artikel 35 van het besluit

- ➔ Zijn er naar aanleiding van deze opmerking van ACM nog aanpassingen doorgevoerd in artikel 35 die specifiek regelen hoe verrekeningen dienen te worden verwerkt die zijn opgebouwd volgens oude wetgeving en die in de jaren waarin de nieuwe wetgeving van kracht is moeten worden verwerkt in het tarief.

11.1

- ➔ Wij constateren dat als per 1 juli 2017 de nieuwe wet in gaat dat de financiële verantwoording 2017 en 2018 en 2019 allemaal volgens oud recht moeten worden opgesteld. Klopt dit? En zo ja wat betekent dit voor de verrekening van die 3 jaren in toekomstige tarieven?

11.1

- ➔ Zie onderstaande slide. Het is ons niet helder hoe verrekeningen van lid 9 en 10 moeten worden verwerkt (in een keer in het volgende jaar of in 3 jaren)

11.1

Laat maar weten of je hier voldoende aan hebt.

Groet,

10.2.e 10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag
.....

T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e [minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm 10.

Van: 10.2.e [mailto:10.22.e@schiphol.nl]

Verzonden: dinsdag 11 april 2017 9:45

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB

Onderwerp: Vraag verrekeningen nieuwe Wet Luchtvaart

Beste 10.2.e

Zoals gisteren telefonisch besproken zou ik graag een paar vragen aan jou stellen ten aanzien van het overgangsrecht specifiek met betrekking tot de financiële verantwoording en verrekeningen.

UHT ACM 16 juli 2016:

- Met betrekking tot artikel 35 overgangsbepalingen: ACM constateert dat dit punt ('regels stellen omtrent tijdstippen en wijze van verrekening' die op basis van de oude wet tot stand zijn gekomen en die moeten worden verwerkt in tarieven op basis van de nieuwe wet') in algemene zin niet is verwerkt in artikel 35 van het besluit
- ➔ Zijn er naar aanleiding van deze opmerking van ACM nog aanpassingen doorgevoerd in artikel 35 die specifiek regelen hoe verrekeningen dienen te worden verwerkt die zijn opgebouwd volgens oude wetgeving en die in de jaren waarin de nieuwe wetgeving van kracht is moeten worden verwerkt in het tarief
- ➔ Wij constateren dat als per 1 juli 2017 de nieuwe wet in gaat dat de financiële verantwoording 2017 en 2018 en 2019 allemaal volgens oud recht moeten worden opgesteld. Klopt dit? En zo ja wat betekent dit voor de verrekening van die 3 jaren in toekomstige tarieven?
- ➔ Zie onderstaande slide. Het is ons niet helder hoe verrekeningen van lid 9 en 10 moeten worden verwerkt (in een keer in het volgende jaar of in 3 jaren)

Hoop dat je ons hiermee kan helpen. Dit is voor ons relevant voor het opstellen van het

Toerekeningssysteem 2019-2021.

Alvast bedankt

Groet

10.2.

e

10.2.e

Manager Pricing & Regulatory affairs

Tel: (+31) 6 10.2.e

Locatiecode: 01-30

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol



: Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e 10. - DGB
Onderwerp: kwaliteitsindicatoren
Datum: vrijdag 21 april 2017 14:40:09

Beste 10.2.e

Ik heb over kwaliteitsindicatoren niet veel terug kunnen vinden, maar wat ik heb gevonden geeft volgens mij voldoende richting om hier verder invulling aan te kunnen geven.

Ik heb teruggevonden dat we destijds bewust alleen het proces (om te komen tot kwaliteitsindicatoren en de peergroup) hebben opgenomen en niet hebben verwezen naar vaste indicatoren en of bronnen waar deze indicatoren op gebaseerd moeten zijn. Dat had o.a. te maken met de vertrouwelijkheid van de gegevens, de noodzaak voor flexibiliteit en toekomstbestendigheid (mocht Schiphol op een gegeven moment een andere bron willen gebruiken).

Ik heb teruggevonden dat Schiphol voor de kwaliteitbenchmark gebruik kan maken van de maandelijkse ACI customer survey: *"Airport Council International Europe (ACI) meet maandelijks een aantal kwaliteitsindicatoren bij luchthavens wereldwijd, onder andere d.m.v. een customer survey. Het gaat hier om indicatoren die vanuit de gebruiker gezien, luchtvaartmaatschappij en passagier, echt wat over kwaliteit zeggen. Hierbij moet gedacht worden aan gemiddelde wachttijd bij de incheckbalie, gemiddelde wachttijd bij de douane, aantal zoekgeraakte koffers per 1000 koffers etc. Schiphol doet ook mee aan deze survey."*

Voordeel om (deels) gebruik te maken van de ACI benchmark is dat deze informatie al beschikbaar is. Uiteraard staat het Schiphol vrij om een andere bron te gebruiken om invulling te geven aan de kwaliteitbenchmark. De totstandkoming van de kwaliteitsindicatoren en de peergroup moeten wel conform het proces lopen zoals opgenomen in de regelgeving. Bekijk hiervoor ook het wetsvoorstel en het besluit en de (artikelsgewijze) toelichting.

Laat me even weten of je hier voldoende aan hebt. Mocht je vragen hebben dan hoor ik dat ook graag.

Groet,
10.2.e 10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag

.....
T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e minienm.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e 10.2. - HBJZ
Bcc: 10.2.e 10.2. - DGB
Onderwerp: overgangsrecht investeringsprojecten
Datum: maandag 24 april 2017 15:14:31
Bijlagen: [Investeringsprojecten 170424 DEF.pdf](#)

Beste 10.2.e

Hierbij antwoord op je vraag over investeringsprojecten.

Ik bel je straks rond 16.00.

Groet, 10.2.e 10.2.e

Senior beleidsmedewerker

Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e minienm.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Investeringsprojecten

24 april 2017

I. Vraag:

Schiphol wil weten voor welke investeringsprojecten de efficiëncyprikkel straks gaat gelden. 11.1

II. Relevante artikelen in Wet Luchtvaart

Artikel 8.25df

1. De exploitant van de luchthaven raadpleegt voor elk investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan, die gebruikers en representatieve organisaties, die hebben aangegeven deel te willen nemen in een specifiek voor dit investeringsproject opgerichte projectgroep.

2. De exploitant van de luchthaven stelt voor elk investeringsproject, voorafgaande aan de start van de aanbesteding van dat investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan, in ieder geval een raming en de daarbij behorende functionele specificaties vast en deelt deze mede aan de gebruikers en de representatieve organisaties die deelnemen in de in het eerste lid, bedoelde projectgroep.

3. De exploitant van de luchthaven betreft bij de vaststelling van de raming en de daarbij behorende functionele specificaties van elk investeringsproject, of elk afzonderlijk onderdeel daarvan, de zienswijzen van de gebruikers en van de representatieve organisaties die deelnemen in de in het eerste lid, bedoelde projectgroep.

4. De exploitant van de luchthaven doet, voor aanvang van de realisatiefase van elk investeringsproject, of elk afzonderlijk onderdeel daarvan, aan de leden van de in het eerste lid bedoelde projectgroep, in ieder geval mededeling van de vaststelling van de omvang van de investeringsbegroting en de functionele specificaties van dat investeringsproject.

5. De exploitant van de luchthaven doet, na afloop van de realisatie van elk investeringsproject, of elk afzonderlijk onderdeel daarvan, aan de leden van de in het eerste lid, bedoelde projectgroep, mededeling ter zake van in ieder geval de daadwerkelijke uitgaven en de gerealiseerde functionele specificaties van dat investeringsproject, of elk afzonderlijk onderdeel daarvan, en de verschillen met de investeringsbegroting, respectievelijk de in het kader van de aanbesteding vastgestelde functionele specificaties.

6. Bij wijziging van de in het vierde lid, bedoelde functionele specificaties, in de periode vanaf de aanvang van de realisatiefase tot het moment van afronding van de realisatiefase, is het eerste tot en met vijfde lid van overeenkomstige toepassing.

7. In het geval dat het investeringsproject geheel bestaat uit diensten, leveringen of werken, die niet behoeven te worden aanbesteed, is het eerste tot en met vijfde lid van overeenkomstige toepassing.

Artikel 8.25e

7. De exploitant van de luchthaven doet, met het oog op de vaststelling van de raming van een investeringsproject, en de ten behoeve van dat investeringsproject opgestelde functionele specificaties, aan de in artikel 8.25df, eerste lid, bedoelde projectgroep, per investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan, voorafgaand mededeling van een voorstel dat in ieder geval een raming, de onderbouwing daarvan en de bij het betreffende investeringsproject of afzonderlijke onderdelen daarvan behorende functionele specificaties bevat.

9. De exploitant van de luchthaven raadpleegt de in artikel 8.25df, eerste lid, bedoelde projectgroep over de raming en de daarbij behorende functionele specificaties per investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan, alvorens deze vast te stellen.

11. Gebruikers en representatieve organisaties, die deelnemen in de in artikel 8.25df, eerste lid, bedoelde projectgroep, kunnen binnen de door de projectgroep afgesproken termijn, welke maximaal vier weken bedraagt, na de dag waarop de in het zevende lid bedoelde mededeling is gedaan, hun zienswijze over dat voorstel aan de exploitant van de luchthaven doen toekomen.

Overgangrecht (nota van wijziging artikel 12.6a)

5. Artikel 8.25df is slechts van toepassing op investeringsprojecten of elk afzonderlijk onderdeel daarvan, waarvan de in artikel 8.25df, tweede lid, bedoelde vaststelling van de raming en functionele specificaties plaatsvindt ten minste drie maanden na inwerkingtreding van de in het eerste lid genoemde wet.

Memorie van toelichting bij overgangsrecht

Op het moment waarop deze wet van kracht wordt kan sprake zijn van een aantal investeringsprojecten of afzonderlijke onderdelen daarvan waarvan de aanbesteding of de realisatie reeds is gestart. Het is belangrijk om als onderdeel van het overgangsrecht de mogelijke toepasselijkheid van het systeem van efficiëntieprikkels op deze investeringsprojecten vast te leggen. Voorgesteld wordt om de nieuwe bepalingen alleen van toepassing te laten zijn op de investeringsprojecten waarvoor de aanbesteding of realisatiefase minimaal drie maanden na het moment van de inwerkingtreding van de wet aanvangt.

Artikel 17. Projectgroep

1. De exploitant van de luchthaven stelt voor elk investeringsproject een projectgroep in op een tijdstip dat ten minste drie maanden ligt voor het tijdstip van de in artikel 8.25e, zevende lid, van de wet bedoelde mededeling van het voorstel voor een raming van een investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan.

2. De deelname aan de projectgroep staat open voor elke gebruiker dan wel representatieve organisatie.

3. De exploitant van de luchthaven doet de oproep tot deelname aan de projectgroep, bedoeld in het eerste lid, door:

a. terinzagelegging van de oproep op in ieder geval de vestiging van de exploitant van de luchthaven op de luchthaven gedurende een termijn van vier weken na deze terinzagelegging; en

b. kennisgeving van de oproep langs elektronische weg op een zodanig geschikte wijze dat de gebruikers en representatieve organisaties zo goed mogelijk worden bereikt.

Artikel 18. Wijze en tijdstip mededeling voorstel raming

De exploitant van de luchthaven doet de mededeling van het voorstel met betrekking tot de raming van een investeringsproject, bedoeld in artikel 8.25e, zevende lid, van de wet, schriftelijk aan de projectgroep overeenkomstig de in de projectgroep gemaakte afspraken over het tijdstip en de wijze van die mededeling.

Artikel 19. Informatie over voorstel raming

1. De exploitant van de luchthaven geeft in aanvulling op de informatie, bedoeld in artikel 8.25e, zevende lid, van de wet, de volgende informatie over het voorstel voor de raming van een investeringsproject of een afzonderlijk onderdeel daarvan, bedoeld in dat artikellid:

a. het oordeel van de investeringscommissie of een ander daarmee vergelijkbaar orgaan van de exploitant van de luchthaven; en

b. een onderbouwing van eventuele verschillen tussen de uitkomsten van de kostentechnische review en de uitgavenraming.

2. Indien opnieuw een voorstel met betrekking tot de raming van een investeringsproject of een afzonderlijk onderdeel daarvan wordt ingediend in verband met uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden als bedoeld in artikel 8.25dg, tiende lid, van de wet, dan geeft de exploitant van de luchthaven in de mededeling van dit voorstel, bedoeld in artikel 8.25e, zevende lid, van de wet, tevens gemotiveerd aan:

a. waarom deze omstandigheden, gelet op het bepaalde in artikel 23, als uitzonderlijk en onvoorzien worden aangemerkt; en

b. welke mogelijke effecten deze omstandigheden hebben op de investeringsbegroting.

III. Conclusie

Ervan uitgaande dat de nieuwe regelgeving per 1 juli 2017 in werking treedt. Vanaf dat moment geldt de nieuwe regelgeving voor alle investeringsprojecten met uitzondering van de investeringsprojecten waar het overgangsrecht op van toepassing is.

Op grond van het overgangsrecht is artikel 8.25df van toepassing op investeringsprojecten waarvan de vaststelling van de raming en functionele specificaties plaatsvindt op of na 1 oktober 2017. Dit overgangsrecht is opgesteld om te voorkomen dat lopende projecten waarvan de aanbesteding/ realisatie reeds is gestart opnieuw het gehele traject moeten doorlopen en onnodig vertraging oplopen (zoals toegelicht in de Memorie van Toelichting).

De nieuwe regelgeving ten aanzien van investeringsprojecten en de hiermee samenhangende efficiencyprikkels (in artikel 8.25dg lid 9 en 10) geldt dus voor investeringsprojecten waarvan de vaststelling van de raming en de functionele specificaties vanaf 1 oktober 2017 plaatsvindt. De datum van vaststelling van de raming en functionele specificaties is dus bepalend.

11.1

Op basis van bovenstaande informatie schetsen we 3 scenario's. In de voorbeelden gaan we er van uit dat de nieuwe regelgeving per 1 juli 2017 in werking treedt

Drie voorbeelden:

11.1

De eerste twee punten zijn de meest voorkomende fouten die gemaakt worden bij het gebruik van de rekenmachine. Het is belangrijk om deze fouten te vermijden, omdat ze de nauwkeurigheid van de berekening kunnen verminderen. De derde punt is de meest voorkomende fout die gemaakt wordt bij het gebruik van de rekenmachine. Het is belangrijk om deze fout te vermijden, omdat ze de nauwkeurigheid van de berekening kunnen verminderen. De vierde punt is de meest voorkomende fout die gemaakt wordt bij het gebruik van de rekenmachine. Het is belangrijk om deze fout te vermijden, omdat ze de nauwkeurigheid van de berekening kunnen verminderen. De vijfde punt is de meest voorkomende fout die gemaakt wordt bij het gebruik van de rekenmachine. Het is belangrijk om deze fout te vermijden, omdat ze de nauwkeurigheid van de berekening kunnen verminderen. De zesde punt is de meest voorkomende fout die gemaakt wordt bij het gebruik van de rekenmachine. Het is belangrijk om deze fout te vermijden, omdat ze de nauwkeurigheid van de berekening kunnen verminderen. De zevende punt is de meest voorkomende fout die gemaakt wordt bij het gebruik van de rekenmachine. Het is belangrijk om deze fout te vermijden, omdat ze de nauwkeurigheid van de berekening kunnen verminderen. De achtste punt is de meest voorkomende fout die gemaakt wordt bij het gebruik van de rekenmachine. Het is belangrijk om deze fout te vermijden, omdat ze de nauwkeurigheid van de berekening kunnen verminderen. De negende punt is de meest voorkomende fout die gemaakt wordt bij het gebruik van de rekenmachine. Het is belangrijk om deze fout te vermijden, omdat ze de nauwkeurigheid van de berekening kunnen verminderen. De tiende punt is de meest voorkomende fout die gemaakt wordt bij het gebruik van de rekenmachine. Het is belangrijk om deze fout te vermijden, omdat ze de nauwkeurigheid van de berekening kunnen verminderen.

Van: 10.2.e 10.2. - DGB
Aan: 10.2.e 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e 10.2 10.2.e 10.2 - HBIZ
Onderwerp: RE: Ingang nieuwe WL
Datum: maandag 8 mei 2017 14:04:32
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)
[image004.jpg](#)
[image005.jpg](#)

Beste 10.2.e en 10.2.e

hierbij alvast per mail. De nieuwe regelgeving gaat per 1 juli 2017 in. De stukken (lees: de Amvb en het inwerkingtredingsbesluit) worden eind deze week/ begin volgende week gepubliceerd in de Staatscourant. Ik kan er voor zorgen dat jullie morgen alvast een versie ontvangen, indien gewenst. Ik zal 10.2. hier vanmiddag over bellen. Ben vandaag na 16.00 weer bereikbaar.

Groet,

10.2.e 10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag

T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e [minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Van: 10.2.e [mailto:10.2.1@schiphol.nl]

Verzonden: donderdag 4 mei 2017 8:56

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK

Onderwerp: Ingang nieuwe WL

Hi 10.2.e en 10.2.e kunnen jullie al aangeven of de wet nu ingaat per 1 juli 2017? Zo nee wanneer horen we dat en ontvangen we de definitieve stukken?

Alvast bedankt

Groet

10.2.

10.2.e

Manager Pricing & Regulatory affairs

Tel: (+31) 6 10.2.e

Locatiecode: 01-30

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e 10.2.
Cc: 10.2.e 10.2.e - BSK; 10.2.e 10.2. - HB1Z
Onderwerp: RE: bellen
Datum: maandag 8 mei 2017 16:36:35
Bijlagen: [Besluit exploitatie Schiphol 2017 na advies RvSt.docx](#)

Beste 10.2.e zoals zojuist afgesproken hierbij de definitieve versie van de Amvb. Zodra deze Amvb en het inwerkingtredingsbesluit zijn gepubliceerd in het Staatsblad informeer ik alle sectorpartijen. Ik vermoed eind deze week begin volgende week. Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2. [mailto:10.2.e@chiphol.nl]

Verzonden: maandag 8 mei 2017 14:50

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB

Onderwerp: RE: bellen

Hi 10.2.e

Mijn telefoonnummer is 06-10.2.e . Ik zit om 16.00 uur in een bespreking, maar half 5 ben ik beschikbaar,

Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e@minienm.nl]

Verzonden: maandag 8 mei 2017 14:00

Aan: 10.2.e 10.2.e 10.2.e <schiphol.nl>

Onderwerp: bellen

Beste 10.2.e kan ik je vanmiddag even bellen rond 16.00? En kun je me dan nog een keer je directe nummer sturen? Alvast dank!

Groet, 10.2.e 10.2.e

Senior beleidsmedewerker

Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e <minienm.nl>

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

 Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2. 10.2.
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Stand van zaken aanpassing regelgeving "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"
Datum: vrijdag 12 mei 2017 10:45:52

Dag 10.2.e

Dank voor de update en de samenwerking op dit traject. We komen elkaar ongetwijfeld binnenkort wel weer een keer tegen.

Groet

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl]
Verzonden: vrijdag 12 mei 2017 10:15
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
 10.2.e @klm.com'; 10.2.e
 10.2.e 10.2.e ; 10.2.e (BARIN) ; 10.2.e
 10.2.e ; 10.2.e 10.2.e ; 10.2.e ;
 10.2.e ; 10.2. 10.2.e ; 10.2.e 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e

Onderwerp: Stand van zaken aanpassing regelgeving "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"

Beste allen,

hierbij wil ik u informeren dat het ontwerpbesluit "exploitatie van de luchthaven Schiphol" vandaag in het Staatsblad is gepubliceerd samen met het inwerkingtredingbesluit. Het inwerkingtredingbesluit regelt dat de wetswijziging (inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol) per 1 juli 2017 in werking treedt. Bijgevoegd vindt u de stukken.

Hiermee ronden we dit traject af. Dank voor de samenwerking en mocht u nog vragen hebben dan verneem ik dat graag.

Hartelijke groet,

10.2.e 10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag

.....
T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e [minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error)

please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e "
Cc: 10.2.e 10.2. - HBJZ
Onderwerp: RE: Stand van zaken aanpassing regelgeving "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"
Datum: maandag 15 mei 2017 15:12:50
Bijlagen: [image001.png](#)
[Besluit exploitatie Schiphol 2017 na advies RvSt.docx](#)

Hereby.

Best regards,
10.2.e 10.2.e

Van: 10.2.e @easyJet.com]
Verzonden: maandag 15 mei 2017 / 15:09
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Stand van zaken aanpassing regelgeving "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"

Dear 10.2.e

Thank you, that would be useful.

Best regards

10.2.e

10.2.e
10.2.e

Mobile: +44 (0)10.2.e

fly us: www.easyJet.com

follow us: www.twitter.com/easyJet

friend us: www.facebook.com/easyJet

Description: Description: Email Signature



From: 10.2.e 10.2.e - DGB [<mailto:10.2.e> 10.2.e minienm.nl]
Sent: 15 May 2017 / 14:08
To: 10.2.e
Subject: RE: Stand van zaken aanpassing regelgeving "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"

Dear 10.2.e

Thanks voor your e-mail. I'm afraid we don't have an English version, sorry. I can send you the Word version if that helps? Please let me know.

Best regards,
10.2.e 10.2.e

Senior Policy Advisor

.....
Aviation Department
Directorate General Mobility and Transport
Ministry of Infrastructure and the Environment
Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag
Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag
.....

T: +31(0)70 10.2.e
M: +31(0)6 10.2.e
@: 10.2.e 10.2.e [minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)

Van: 10.2.e [@easyJet.com](mailto:10.2.e@easyJet.com)
Verzonden: vrijdag 12 mei 2017 16:56
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Stand van zaken aanpassing regelgeving "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"

Dear 10.2.e

Thank you for bringing this to our attention. Will there be an English version available?

Best regards

10.2.e

10.2.e
10.2.e

Mobile: +44 (10.2.e

fly us: www.easyJet.com
follow us: www.twitter.com/easyJet
friend us: www.facebook.com/easyJet

Description: Description: Email Signature



From: 10.2.e 10.2.e - DGB [<mailto:10.2.e@minienm.nl>]
Sent: 12 May 2017 09:15
To: 10.2.e 10.2.e

(BAKIN); 10.2.e ; 10.2. van
10.2.e 10.2.e ; 10.2. 10.2.e 10.2.e 10.2.e
10.2.e 10.2.e

Subject: Stand van zaken aanpassing regelgeving "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"

Beste allen,

hierbij wil ik u informeren dat het ontwerpbesluit "exploitatie van de luchthaven Schiphol" vandaag in het Staatsblad is gepubliceerd samen met het inwerkingtredingbesluit. Het inwerkingtredingbesluit regelt dat de wetswijziging (inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol) per 1 juli 2017 in werking treedt. Bijgevoegd vindt u de stukken.

Hiermee ronden we dit traject af. Dank voor de samenwerking en mocht u nog vragen hebben dan verneem ik dat graag.

Hartelijke groet,
10.2.e 10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag
.....

T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e minienm.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

The information in this e-mail and any attachments is confidential and may be legally privileged. It is intended solely for the addressee(s) named above. If you are not an intended recipient, please notify the sender and delete the message and any attachments from your system. Any use, copying or disclosure of the contents of either is unauthorised unless expressly permitted. Any views expressed in this message are those of the sender unless expressly stated as to be those of easyJet. Virus checking of emails and attachments is the responsibility of the recipient. easyJet Airline Company Limited Registered in England with Registered number: 3034606 Subsidiary of easyJet Plc Registered in England with registered number: 3959649 Registered Office: Hangar 89, London Luton Airport, Luton, Bedfordshire LU2 9PF Click here to report this email as spam.

Van: 10.2.e - KLM
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Stand van zaken aanpassing regelgeving "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"
Datum: vrijdag 12 mei 2017 16:15:12

Dank 10.2.e

From: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl]

Sent: vrijdag 12 mei 2017 16:02

To: 10.2.e) - KLM

Cc: 10.2.e - BSK

Subject: RE: Stand van zaken aanpassing regelgeving "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"

Beste 10. wij zullen de implementatie van de wetswijziging ook nauwlettend blijven volgen en laten we elkaar inderdaad scherp houden. Je weet me te vinden! En mocht ik niet bereikbaar zijn, dan kun je ook altijd contact opnemen met mijn collega 10.2.e voor dit dossier (in de cc.).

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e AMSDJ) - KLM 10.2.e [mailto:10.2.e@klm.com]

Verzonden: vrijdag 12 mei 2017 14:17

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB

Onderwerp: Re: Stand van zaken aanpassing regelgeving "Exploitatie van de luchthaven Schiphol"

Dank 10.2.e

The proof of the pudding is in the eating. We zullen de uiteindelijke uitvoering van de wijzigingen goed monitoren en ook met jullie bespreken alsook met ACM.

Met vr gr,

10.

~

Verstuurd vanaf mijn iPad

Op 12 mei 2017 om 10:14 heeft 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e 10.2.e minienm.nl> het volgende geschreven:

Beste allen,

hierbij wil ik u informeren dat het ontwerpbesluit "exploitatie van de luchthaven Schiphol" vandaag in het Staatsblad is gepubliceerd samen met het inwerkingtredingsbesluit. Het inwerkingtredingsbesluit regelt dat de wetswijziging (inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol) per 1 juli 2017 in werking treedt. Bijgevoegd vindt u de stukken.

Hiermee ronden we dit traject af. Dank voor de samenwerking en mocht u nog vragen hebben dan verneem ik dat graag.

Hartelijke groet,

10.2.e 10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag

.....
T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e minienm.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

For information, services and offers, please visit our web site: <http://www.klm.com>. This e-mail and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only. If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), its subsidiaries and/or its employees shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (also known as KLM Royal Dutch Airlines) is registered in Amstelveen, The Netherlands, with registered number 33014286

For information, services and offers, please visit our web site: <http://www.klm.com>. This e-mail and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only. If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), its subsidiaries and/or its employees shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (also known as KLM Royal Dutch Airlines) is registered in Amstelveen, The Netherlands, with registered number 33014286

Van: 10.2.e 10.2. -DGB
Aan: 10.2.e 10.2
Onderwerp: RE: Efficiency prikkel maatregel - nieuwe Wet luchtvaart
Datum: dinsdag 13 juni 2017 12:09:44
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)
[image004.jpg](#)
[image005.jpg](#)

okay! tot straks.

Van: 10.2.e 10.2. [mailto:10.2.e schiphol.nl]
Verzonden: dinsdag 13 juni 2017 11:10
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Efficiency prikkel maatregel - nieuwe Wet luchtvaart
Hi 10.2.e
Valt niet onder Wob-verzoek

Groeten,
10.2.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl]
Verzonden: maandag 12 juni 2017 9:33
Aan: 10.2.e 10.2. 10.2.e schiphol.nl>
CC: 10.2.e - BSK <10.2.e minienm.nl>
Onderwerp: RE: Efficiency prikkel maatregel - nieuwe Wet luchtvaart
Valt niet onder Wob-verzoek

Groet, 10.2.e 10.2.e
Senior beleidsmedewerker
Directie Luchtvaart
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T: 070 10.2.e
M: 06 10.2.e
@: 10.2.e 10.2.e minienm.nl
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Van: 10.2.e 10.2. [mailto:10.2.e schiphol.nl]
Verzonden: maandag 12 juni 2017 09:15
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e 10.2.e minienm.nl>
Onderwerp: RE: Efficiency prikkel maatregel - nieuwe Wet luchtvaart
Hi 10.2.e
Valt niet onder Wob-verzoek

Groeten,
10.2.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl]
Verzonden: vrijdag 9 juni 2017 9:36
Aan: 10.2.e 10.2. 10.2.e schiphol.nl>
Onderwerp: RE: Efficiency prikkel maatregel - nieuwe Wet luchtvaart
Valt niet onder Wob-verzoek

groet, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2. [mailto:10.2.e schiphol.nl]
Verzonden: donderdag 8 juni 2017 17:18
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Efficiency prikkel maatregel - nieuwe Wet luchtvaart

Hi 10.2.e

Valt niet onder Wob-verzoek

Groeten,
10.2.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl]

Verzonden: donderdag 8 juni 2017 17:02

Aan: 10.2.e 10.2. 10.2.e schiphol.nl>

Onderwerp: RE: Efficiency prikkel maatregel - nieuwe Wet luchtvaart

Hi 10.2.e

Valt niet onder Wob-verzoek

gr. 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2. [mailto:10.2.e schiphol.nl]

Verzonden: donderdag 8 juni 2017 16:25

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB

CC: 10.2.e

Onderwerp: RE: Efficiency prikkel maatregel - nieuwe Wet luchtvaart

Hi 10.2.e

Dank voor je uitgebreide en voor ons zeer waardevolle feedback! Graag zouden wij een en ander mondeling willen toelichten. Zou jij eventueel volgende week beschikbaar zijn? Dinsdagmiddag bijvoorbeeld?

Hoor het graag,

Groeten,
10.2.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl]

Verzonden: dinsdag 6 juni 2017 14:10 10.2.e

Aan: 10.2.e 10.2. schiphol.nl>

CC: 10.2.e @schiphol.nl>

Onderwerp: RE: Efficiency prikkel maatregel - nieuwe Wet luchtvaart

Beste 10.2.e

Dank voor je reactie. Ik zou de ACM meer voorleggen dan alleen de verrekenregels, maar dat laat ik aan jullie. Vergis je niet dat zij uiteindelijk over de interpretatie van de regelgeving gaan.

Onderstaande opmerkingen zijn mijn interpretatie van zaken, maar die zouden dus ook nog kunnen afwijken van wat de ACM vindt. Mijn advies zou zijn om hen echt tijdig te betrekken. Ik heb hieronder aangeven welke punten ik iig met ze zou bespreken.

Ik heb diagonaal naar jullie stukken gekeken. Hieronder mijn bevindingen:

•11.1

•11.1

11.1

11.1

Groet,
10.2.e 10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag

.....
T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e [minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2. [[mailto:10.2.e](mailto:10.2.e@hiphol.nl)] [hiphol.nl](mailto:10.2.e@hiphol.nl)

Verzonden: dinsdag 6 juni 2017 12:42

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB

CC: 1

Onderwerp: RE: Efficiency prikkel maatregel - nieuwe Wet luchtvaart

Hi 10.2.e

Wij hebben dit nog niet naar ACM gestuurd, maar hebben al wel ingepland om in ieder geval de

verrekenregels voor te leggen.

Groeten,

10.2.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl]

Verzonden: donderdag 1 juni 2017 16:54 10.2.

Aan: 10.2.e 10.2. <10.2.e 10.2.e schiphol.nl>

CC: 10.2. > <10.2.e y@schiphol.nl>; 10.2.e schiphol.nl>

Onderwerp: RE: Efficiency prikkel maatregel - nieuwe Wet luchtvaart

Hi 10.2.e dank voor je mail.

Het lijkt me handig als jullie onderstaande stukken ook naar de ACM sturen. Zij houden hier (straks) immers toezicht op. Hebben jullie dat al gedaan?

Ik probeer hier morgen naar te kijken, anders hoor je begin volgende week van me.

Groet, 10.2.e 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2. [mailto: chiphol.nl]

Verzonden: donderdag 1 juni 2017 16:16

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB

CC: 10.2. > 10.2.e

Onderwerp: Efficiency prikkel maatregel - nieuwe Wet luchtvaart

Beste 10.2.e

Zoals al eens eerder besproken, gaat de efficiency prikkel maatregel onder de nieuwe Wet luchtvaart, een van de ingrijpende veranderingen zijn voor de interne organisatie van Schiphol. Wij zijn al geruime tijd bezig om de organisatie voor te bereiden op deze efficiency prikkel maatregel en hebben hiertoe de impact ervan evenals de aandachtspunten/risico's in kaart gebracht. Onze directie vindt het belangrijk dat wij onze insteek voor deze nieuwe maatregel toetsen met lenM (zitten we op de goede weg?).

Bijgaand stuur ik je het volgende documenten:

- 'Aviation Act: Draft impact and process of efficiency incentive investment projects'
- 'Tor draft 18 mei 2017'
- 'Guidelines draft 18 mei 2017'

Zou ik jou mogen vragen om ons feedback te geven op onze invulling van de nieuwe Wet luchtvaart en ons te laten weten of we in de goede richting zitten en met onze invulling handelen in de geest van de wet?

Ik hoor het graag,

Alvast hartelijk dank,

Pricing & Regulatory Affairs

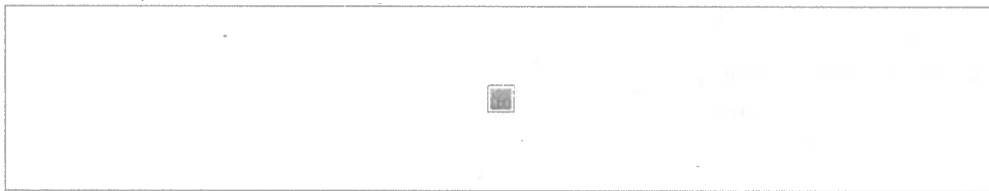
Tel: (+31) 6 10.2.e 1

Locatiecode: 01-30

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol

Evert van de Beekstraat 202

1118 CP Schiphol



 Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent

in the electronic transmission of messages.

: Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

: Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

: Please consider the environment before printing this e-mail


This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

: Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

: Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.



Doc II. T43i

June 1st, 2017

New Aviation act: Draft impact and process of efficiency incentive investment projects

Discussion document - Confidential

Headlines new Aviation act regarding efficiency incentive on investment projects

- For each investment project \geq € 20m for aviation activities (AV/SEC), Schiphol has to establish a project group and a consultation process, with strict conditions when it comes to confidentiality of information.
 - Schiphol puts forward for consultation a proposal which consists of an estimate (raming), functional specifications, a justification of costs (kostentechnische review) , and a decision of Schiphol's decision-making body.
 - Airlines can send in their view on this proposal. ACM can, upon request by the airline, apply a process check. A decision is made by ACM within two months after the setting of the estimate.
 - After the consultation period, Schiphol will start tendering the investment project and set the budget (final tender amount, functional specifications and other project costs)
 - After realisation of a project, the final expenditure is set and the difference based on the budget is reported.
- For each investment projects \geq € 20m an efficiency incentive measure is applicable: overruns of more than 5% against the budget (= final tender amount) are at the risk of Schiphol; savings of more than 5% are shared 50/50. The efficiency incentive applies for the remaining years of the current charges period as well as the next charges period.

10.2.g



10.2.g



10.2.g

10.2.g



10.2.g

10.2.g



Appendix VI: Legal framework

Voorstel/mededeling/raadpleging investeringsproject (artikel 8.25e)

- Lid 7. De exploitant ... doet ... aan de ... projectgroep, per investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan, voorafgaand mededeling van een voorstel dat in ieder geval een raming, de onderbouwing daarvan en de ... daarbij behorende functionele specificaties bevat.
- Lid 9. De exploitant ... raadpleegt ... projectgroep over de raming en de daarbij behorende functionele specificaties per investeringsproject of elk afzonderlijk onderdeel daarvan, alvorens deze vast te stellen.
- Lid 11. Gebruikers ... die deelnemen in de ... projectgroep, kunnen binnen de door de projectgroep afgesproken termijn, welke maximaal vier weken bedraagt na de dag waarop de ... mededeling is gedaan, hun zienswijze over dat voorstel aan de exploitant ... doen toekomen.

Consultatie investeringsproject (artikel 8.25df)

- Lid 1. De exploitant ... raadpleegt voor elk investeringsproject ..., die gebruikers ... die hebben aangegeven deel te willen nemen in een specifiek voor dit investeringsproject opgerichte projectgroep
- Lid 2. De exploitant ... stelt voor elk investeringsproject voorafgaande aan de start van de aanbesteding ... in ieder geval een raming en de daarbij behorende functionele specificaties vast en deelt deze mede aan de gebruikers ... die deelnemen in de ... projectgroep.
- Lid 3. De exploitant ... 'betreft bij de vaststelling van de raming ... de zienswijzen van de gebruikers ... die deelnemen in de ... projectgroep.
- Lid 4. De exploitant ... doet, voor aanvang van de realisatiefase van elk investeringsproject ... aan de projectgroep, in ieder geval mededeling van de vaststelling van de omvang van de investeringsbegroting en de functionele specificaties ...
- Lid 5. De exploitant ... doet, na afloop van de realisatie van elk investeringsproject, ... aan de projectgroep mededeling ter zake van in ieder geval de daadwerkelijke uitgaven en de gerealiseerde functionele specificaties ... en de verschillen met de investeringsbegroting ...

Aanvraag (Artikel 8.25fa)

- Lid 1. Een deelnemer kan ... binnen twee weken na de dag waarop de ... bedoelde mededeling ... heeft plaatsgehad een aanvraag bij de Autoriteit Consument en Markt indienen om een beoordeling van de juiste en tijdige uitvoering van de ... procedure.
- Lid 2. De Autoriteit Consument en Markt beslist ... uiterlijk binnen twee maanden na ontvangst van de aanvraag

AMvB:

- Artikel 7. De exploitant ... doet de mededelingen inzake een investeringsproject ... schriftelijk aan de projectgroep overeenkomstig de in de projectgroep gemaakte afspraken over de wijze en het tijdstip van deze mededelingen.
- Artikel 18. De exploitant ... doet de mededeling van het voorstel met betrekking tot de raming van een investeringsproject, bedoeld in artikel 8.25e, zevende lid, van de wet, schriftelijk aan de projectgroep overeenkomstig de in de projectgroep gemaakte afspraken over het tijdstip en de wijze.
- Artikel 19. 1. de exploitant ... geeft in aanvulling op de informatie, bedoeld in de artikel 8.25e, zevende lid, van de wet, de volgende informatie over het voorstel voor de raming van een investeringsproject ...
a. het oordeel van de investeringscommissie of een ander daarmee vergelijkbaar orgaan van de exploitant van de luchthaven,
b. een onderbouwing van eventuele verschillen tussen de uitkomsten van de kostentechnische review en de uitgavenraming

Guidelines uitvoering Wet luchtvaart efficiency prikkel investeringsprojecten

Wettelijke grondslag

Memorie van toelichting:

‘Het kabinet heeft in zijn brief van 5 juni 2013 aan de Tweede Kamer aangegeven dat een systeem van efficiëntieprikkels voor bepaalde investeringsprojecten wordt ingevoerd. Het betreft investeringen die geheel of ten dele ten behoeven van de luchtvaartactiviteiten worden gepleegd. De overschrijdingen tussen de daadwerkelijke investeringsuitgaven en de begroting van een investeringsproject komen voor een bepaalde periode volledig ten laste van de exploitant van de luchthaven, terwijl kostenvoordelen voor een bepaalde periode in gelijke mate worden verdeeld tussen de exploitant van de luchthaven en de gebruikers. Dit geeft de exploitant van de luchthaven een prikkel om de daadwerkelijke kosten van een investeringsproject binnen de begroting te houden. Dit wordt wenselijk geacht omdat Schiphol een economische machtspositie heeft op luchtvaartactiviteiten.’

‘Voor aanvang van een dergelijk project wordt een projectgroep opgericht waaraan alle gebruikers en representatieve organisaties deel kunnen nemen.’

‘De informatievoorziening door de exploitant van de luchthaven aan de leden van deze projectgroep, het informele overleg en de formele raadpleging zijn er op gericht gebruikers een optimale verhouding tussen prijs en kwaliteit te bieden en tot een realistische begroting te komen.’

AMvB: Het totale bedrag aan uitgaven voor een investeringsproject, bedoeld in artikel 8.1b, eerste lid van de wet, bedraagt minimaal 20 miljoen euro.

Definities, op basis van wet/MvT

Investeringsproject: Het samenhangende geheel van diensten, leveringen dan wel werken, die als zodanig zijn opgenomen in het in artikel 8.25de bedoelde investeringsprogramma, waarvan de uitgaven voor luchtvaartactiviteiten een bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen bedrag overschrijden.

Raming/Mededeling voorstel van het investeringsproject:

- De functionele specificaties van het investeringsproject.
- De uitgavenraming van het project
- Een kostentechnische review, indien deze op verzoek van de projectgroep is opgesteld, die de bevindingen bevat van een of meer onafhankelijke derden-deskundigen ter zake van de kosten, de onderbouwing daarvan en de functionele specificaties, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang.
- Het besluit van de investeringscommissie van de exploitant van de luchthaven met betrekking tot het project of onderdelen daarvan (projectbeoordeling)

Functionele specificaties: Beschrijven een project in specifiek op dat betreffende project toegespitste kwantitatieve output termen.

Begroting: De begroting is gelijk aan de som van de prijs die de winnende inschrijver of inschrijvers bij de aanbesteding in de inschrijving heeft of hebben opgenomen, uitgaven van de werkzaamheden die in het kader van het investeringsproject buiten de aanbesteding om worden gecontracteerd, de uitgaven van het eigen projectbureau en de geactiveerde vermogenskosten over de onderhanden werkzaamheden.

Gebruiker: Een luchtvaartmaatschappij, alsmede een persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert, niet zijnde een luchtvaartmaatschappij.

Representatieve organisatie: Een bij ministeriële regeling aangewezen rechtspersoon die de belangen vertegenwoordigt van gebruikers.

Definities (nadere invulling wet)

10.2.g

10.2.g



Proces

10.2.g



10.2.g



10.2.g

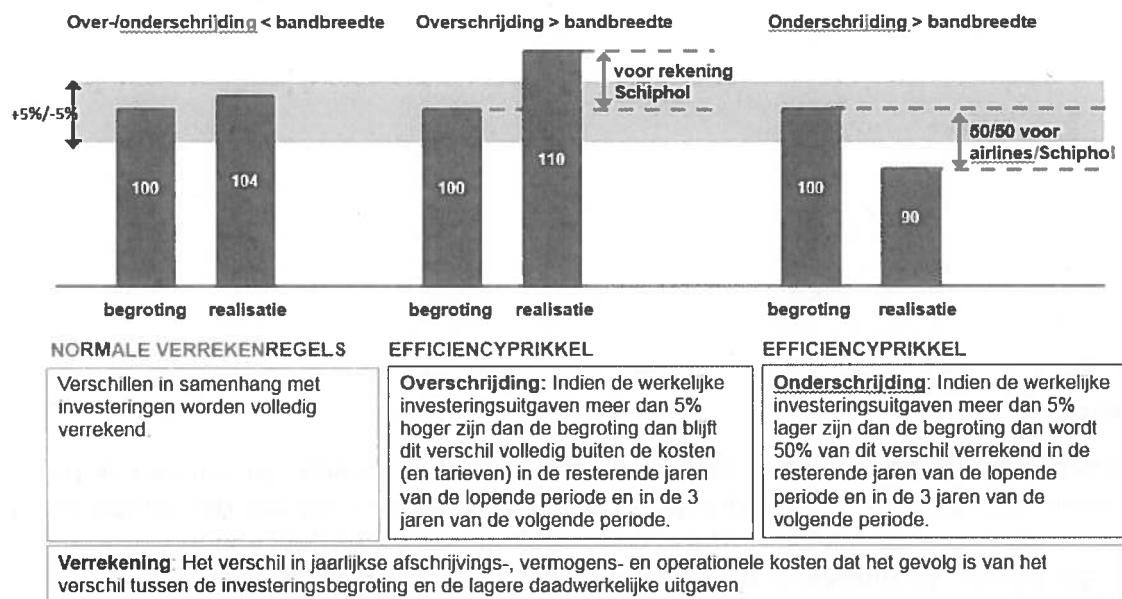
Bepaling efficiency prikkel

Uitgangspunten:

- Het systeem van de efficiency prikkel is niet van toepassing op de voorzieningen voor risico's die zijn opgenomen in de vastgestelde begroting.
- Het systeem van de efficiency prikkel is uitsluitend van toepassing op het deel van de uitgaven voor luchtvaartactiviteiten (Aviation).

- Het systeem van de efficiency prikkel wordt bepaald door vergelijking van de vastgestelde begroting (exclusief de voorzieningen voor risico's) van het investeringsproject voor het deel Aviation met de werkelijke uitgaven (exclusief uitgaven voor beheersing van risico's).
- Het systeem van de efficiency prikkel is niet van toepassing indien de uitgaven voor luchtvaartactiviteiten van de vastgestelde begroting lager zijn dan €20m.

Verrekening:



- Wanneer de uitgaven (exclusief uitgaven voor beheersing risico's) voor het Aviation deel voor minder dan 5% boven of minder dan 5% onder de begroting (exclusief voorziening voor risico's) voor het Aviation deel zijn, is geen sprake van een efficiency resultaat.
- Wanneer de uitgaven (exclusief uitgaven voor beheersing risico's) voor het Aviation deel de begroting (exclusief voorziening voor risico's) voor het Aviation deel met 5% of meer overschrijden, komt het verschil in jaarlijkse afschrijvings-, vermogens- en operationele kosten (projectkosten in samenhang met de investering) volledig ten laste van Schiphol gedurende de resterende jaren van de driejarige periode waarin de investering in gebruik wordt genomen en de direct daarop volgende periode van drie jaar.
- Wanneer de uitgaven (exclusief uitgaven voor beheersing risico's) voor het Aviation deel de begroting (exclusief voorziening voor risico's) voor het Aviation deel met 5% of meer onderschrijden, zal het kostenvoordeel in jaarlijkse afschrijvings-, vermogens- en operationele kosten in gelijke mate (50/50) worden verdeeld tussen Schiphol en de gebruikers gedurende de resterende jaren van de driejarige periode waarin de investering in gebruik wordt genomen en de direct daarop volgende periode van drie jaar.
- Het systeem van de efficiencyprikkel is niet van toepassing indien de overschrijding tussen de begroting en de daadwerkelijke investeringsuitgaven veroorzaakt is door uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden. (zie wetsartikel 8.25dg lid 10).

- 10.2.g

10.2.g

Overgangsrecht (nota van wijziging artikel 12.6a)

Toelichting:

'Op het moment waarop deze wet van kracht wordt kan sprake zijn van een aantal investeringsprojecten of afzonderlijke onderdelen daarvan waarvan de aanbesteding of de realisatie reeds is gestart. Het is belangrijk om als onderdeel van het overgangsrecht de mogelijke toepasselijkheid van het systeem van de efficiëntieprikkels op deze investeringsprojecten vast te leggen. Voorgesteld wordt om de nieuwe bepalingen alleen van toepassing te laten zijn op de investeringsprojecten waarvoor de aanbesteding of realisatiefase minimaal drie maanden na het moment van de inwerkingtreding van de wet aanvangt'

Toepassing:

10.2.g

Terms of Reference (ToR)

Wet luchtvaart projectgroep investeringen

Doel van de 'Terms of Reference' (ToR)

Deze 'Terms of Reference' (ToR) geeft een beschrijving van het doel van de Wet Luchtvaart projectgroep investeringen (WL projectgroep), wanneer de WL projectgroep bij elkaar komt (welke momenten), de inhoud van de bijeenkomsten en de afspraken die gelden. De basis voor deze ToR is de Wet luchtvaart geldend per 1 juli 2017.

Definities

10.2.g

10.2.g

10.2.g

10.2.g

1. 10.2.g

10.2.g

- 10.2.g

10.2.g

10.2.g

- 10.2.g

10.2.g

10.2.g

Van: 10.2.e 10. - DGB
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: easyJet meeting - follow up
Datum: vrijdag 15 januari 2016 14:22:18
Bijlagen: [image002.png](#)
[Economic impact of air travel at Schiphol airport Final STC 08-01-16.pdf](#)
[easyJet position paper Action Agenda 20160115.pdf](#)
[LeighFisher security.png](#)

Ter info.

Van: 10.2.e @easyJet.com]
Verzonden: vrijdag 15 januari 2016 14:20
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB; 10.2 e 10. - DGB; 10.2.e minez.nl;
10.2.e minez.nl
CC: 10.2.e @bm.com
Onderwerp: easyJet meeting - follow up

Dear all

Thank you for meeting with us earlier today.

As mentioned, I attach the report which we commissioned Frontier Economics to undertake for the specific purpose of feeding into the Action Agenda for Schiphol airport. In particular, it looks at the benefits to the Dutch economy of three policies:

- Introducing more stringent efficiency targets for operating expenditure
- Switching to single till regulation
- Removing the discounts on airport charges to transfer passengers

I also attach easyJet's position paper on the Action Agenda which details the concrete measures we are proposing to improve value for money, meet demand and deliver greater benefits to the Dutch economy.

Following our discussion about security charges, you will find attached a table from Leigh Fisher's 2014 report on Airport Charges which demonstrates the high proportion of costs attributable to security at Schiphol airport.

Please feel free to get in touch if you would like to follow up on any of the elements we discussed today and/or if you would like to speak to Frontier directly about their study.

Best regards

10.2.e

10.2.e

Mobile: +44 (10.2.e

fly us: www.easyJet.com

follow us: www.twitter.com/easyJet

friend us: www.facebook.com/easyJet

Description: Description: Email Signature



The information in this e-mail and any attachments is confidential and may be legally privileged. It is intended solely for the addressee(s) named above. If you are not an intended recipient, please notify the sender and delete the message and any attachments from your system. Any use, copying or disclosure of the contents of either is unauthorised unless expressly permitted. Any views expressed in this message are those of the sender unless expressly stated as to be those of easyJet. Virus checking of emails and attachments

is the responsibility of the recipient. easyJet Airline Company Limited Registered in England with Registered number: 3034606 Subsidiary of easyJet Plc Registered in England with registered number: 3959649 Registered Office: Hangar 89, London Luton Airport, Luton, Bedfordshire LU2 9PF [Click here to report this email as spam.](#)

The economic impact of air travel at Schiphol airport

A NOTE PREPARED FOR EASYJET

This note has been prepared in the context of the current review of aviation measures at Schiphol Airport. We consider the impact of (i) introducing operating expense targets for Schiphol, (ii) introducing single till regulation and (iii) eliminating transfer discounts. The first two policies would result in lower airport charges for all passengers while the third one would reduce charges for O/D passengers while increasing them for transfer passengers. However, since O/D passengers are the main contributors to economic growth, all these policies have a positive impact on GDP and employment. We find that implementing all three measures simultaneously would increase traffic by 3.4% and would result in an annual gain to the Dutch economy of €1.7 billion of GDP (a 0.28% increase), which corresponds to around 20,000 jobs.

Air traffic at Schiphol airport is a significant driver of economic growth in the Netherlands. There are currently a number of measures under consideration to enhance this economic impact, including airport investments, improvements to “network quality” and changes to the airport regulatory framework.

In this note we estimate the potential benefit to the Dutch economy of three particular policies:

- ▣ Introducing more stringent efficiency targets for operating expenditure.
- ▣ Switching the price cap regulation to a single till basis.
- ▣ Removing discounts on airport charges to transfer passengers.

Air travel has far-reaching connections with economic activity. It is estimated that €1.8 trillion (3.4% of global GDP) and 58 million jobs worldwide are facilitated by air travel, including direct, indirect and induced impacts.¹

The economic impact of air traffic occurs through a variety of channels, including tourism and business face-to-face meetings. The economic impact of the latter is particularly important because business travel is a facilitator of increased levels of trade and FDI. While all these channels promote growth, the economic contribution of each is quantitatively different.

The contribution of air passenger traffic also depends on the type of travel. In particular, O/D passengers have a direct impact on the economy either by generating business or by promoting tourism. Transfer passengers, on the other

¹ Air Transport Action Group “Benefits Beyond Borders”, April 2014

hand, create limited *direct* benefits in the “host” country. However, they have an *indirect* contribution by enabling increased O/D traffic because the transfer traffic supports increased connectivity at a national hub. It is these indirect effects which are sometimes used to explain policy support for transfer traffic. Within O/D, short and long haul passengers also may have a different impact in quantitative terms.

Our approach

The starting point of our approach is the existing traffic pattern at Schiphol airport. In particular, this is characterised by the destinations available from Schiphol and the number of passengers flying on each of these links, including transfer passengers who neither start nor end their journey at Schiphol.²

We estimate the effect of each of the policies under study on airport charges and on airfares under the assumption that airlines pass through these charges. We further estimate the demand response to fare changes using price elasticities of demand that have been identified in the literature.

Passenger traffic is the main driver of economic value, not connectivity per se. We estimate the economic impact of the increase in passengers based on the links between passenger traffic and economic variables that have been identified in previous work. In particular, our calculations will determine the likely effect on tourism spending, trade (imports and exports) and foreign direct investment (FDI). Changes in trade and FDI have further knock-on benefits in terms of productivity which can increase GDP and employment. **Figure 1** provides a summary of the approach.

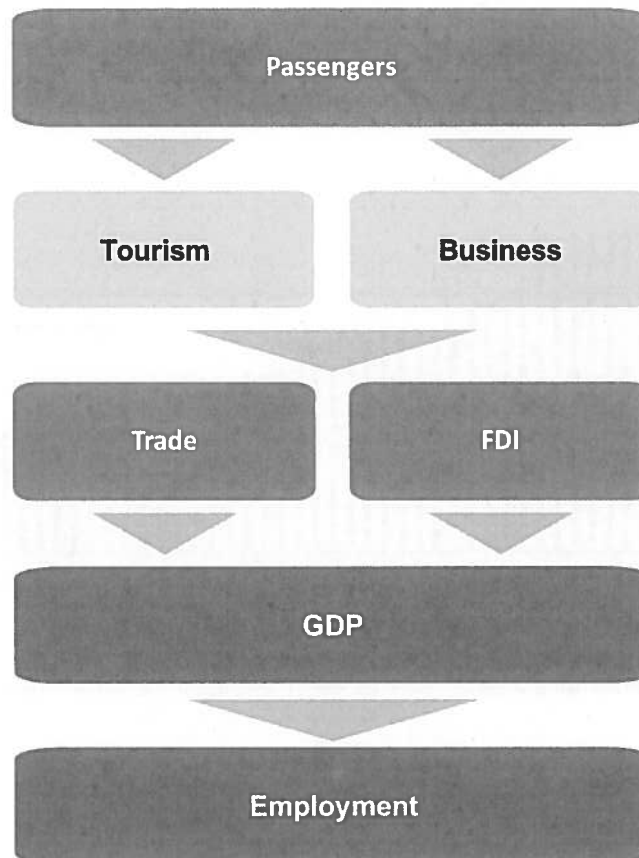
It should be stressed that these benefits accrue to the Netherlands as a whole and not just to the Amsterdam area. Schiphol acts as a hub to connect the Netherlands to the world for both business and tourism, with extensive regional links. Our model projects an increased demand in these regional links as well as in international flows. It is to be assumed that the economic benefits in terms of trade, investment and tourism would diffuse through the Dutch economy.

We have estimated the effect of lower airport charges on key economic variables based on existing travel patterns and the economic links between the Netherlands and other countries. As a consequence, our model distinguishes the differential effect that changes in aeronautical charges are likely to have on different types of traffic, including short haul and long haul and O/D and transfer passengers. We establish the change for these segments both in terms of passenger numbers but, more importantly, in terms of their corresponding wider economic impacts.

² Our analysis is based on travel patterns as reported by IATA's PaxIS database.

A reduction in aeronautical charges can also make additional new routes economically viable for airlines that are not currently feasible. However, we have not included this effect on our modelling. Therefore, we consider that our results may err on the conservative side.

Figure 1. Overview of the economic impact of air travel



Source: Frontier Economics

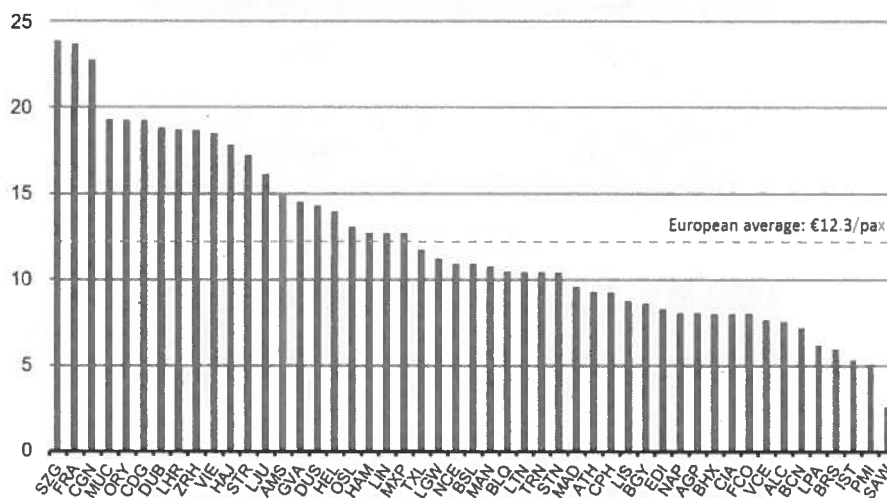
Policy 1: Opex efficiency

Schiphol does not have an explicit efficiency target built in its regulatory framework. Schiphol proposes its charges in a given year through a consultation process that airlines may challenge. However, the regulator does not impose ex-

ante targets as in other jurisdictions.³ The absence of targets reduces the incentive to generate savings in operating spending.

International benchmarking studies suggest that Schiphol may underperform somewhat in terms of opex efficiency relative to peer airports.⁴ **Figure 2** shows that Schiphol's costs of €15.0 per passenger (2012 data, ATRS) are well above the European average.

Figure 2. Opex per passenger at European Airports (€, 2012)

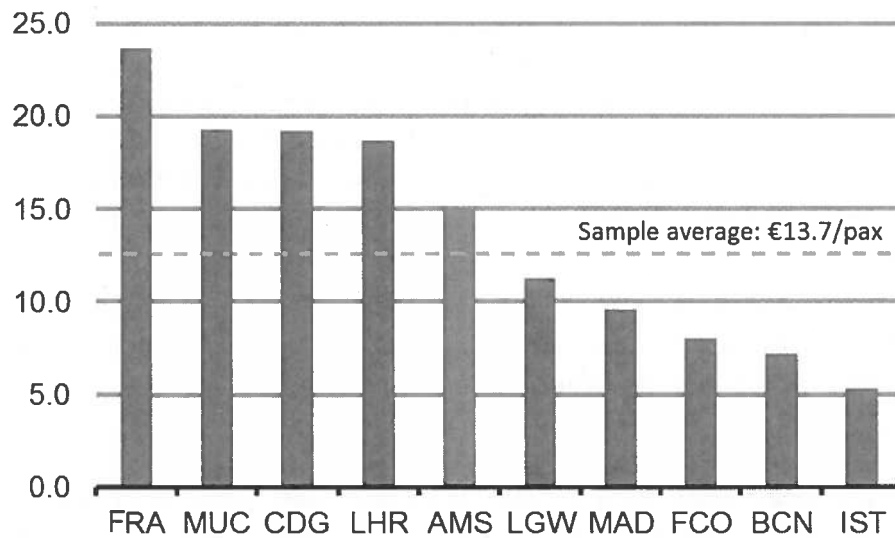


Source: Frontier Economics based on ATRS data.

Note: A list with the full name of the airports in the chart is provided at the end of the note.

³ For example, the UK CAA imposes targets for efficiency gains to all regulated airports in each five-year price control period.

⁴ See for example, CAA (2012) "Airport Operating Expenditure Benchmarking Report".

Figure 3. Opex per passenger at large European Airports (over 30 mppa, €, 2012)

Source: Frontier Economics based on ATRS data.

Note: A list with the full name of the airports in the chart is provided at the end of the note.

Figure 3 shows that, even when considering large airports (defined as having 30 mppa or more), Schiphol's opex per passenger is above average. Specifically, the sample average is 8.6% below Schiphol's own costs.

We therefore consider the potential economic impact of lower fares at Schiphol resulting from a reduction in airport charges consistent with opex efficiency improvements that would take Schiphol to the average of large European airports. These gains would imply a reduction in charges of €2.57 per departing passenger. It is in fact common for regulators to challenge the companies they oversee to aspire to achieve the best level of efficiency observed, not merely the average. In the Netherlands this aspiration is made explicit in the Aviation White Paper which says that Schiphol needs to be competitive. Istanbul is often seen as a key competitor. In this context we think that exploring the economic impact of such an efficiency target is reasonable.⁵

⁵ Our analysis is based on 2012/13 data. We recognise however that Schiphol's charges have been reduced since April 2015 partially caused by lower operating costs. See "Letter final charges setting 1 April 2015", available at <http://www.schiphol.nl/web/file?uuid=5cfe4993-3627-40c9-872c-69d7204dadbd&owner=07177edb-5e28-4949-bb45-ac73498027bb>

Policy 2: Single till regulation

Schiphol is currently regulated under a dual till framework, although there has been a limited, voluntary, contribution towards aeronautical costs from non-aeronautical revenues. Therefore, Schiphol's profits from non-aeronautical activities make very little contribution to recovering the costs of providing aeronautical services. Alternatively, under a single till framework the airport is allowed to recover total costs net of non-aeronautical revenues. Airport charges consequently tend to be higher under dual till than they would be under single till regulation.

There is evidence that airports earn a higher return when regulated under dual till. Frontier Economics estimated that airports under dual till regulation earn on average a return on capital employed of 1.8 percentage points higher than under single till based on ACI data.⁶ In addition, Frontier estimated based on airport regulatory data that moving from single to dual till would increase RoCE by 1.8-2.2 percentage points in Spain and 1.9-2.5 percentage points in France. Finally, the Spanish Competition Authority estimated that dual till would increase charges by 18% or 2.6 percentage points of RoCE.⁷ Capital employed at Schiphol airport is estimated at €4.8bn in 2013. Reducing the return on this capital would result in savings of €3.87 per departing passenger.⁸

Frontier Economics argues that the single-till approach mimics competition dynamics more accurately than dual-till and therefore leads to more economically efficient outcomes.⁹

Policy 3: eliminating transfer discounts

International hubs compete among each other for transfer passengers. However, these airports have market power in the O/D segment. Therefore, they have an incentive to introduce discounts whereby airport charges are lower for transfer passengers and higher for O/D passengers, leaving revenue unchanged.

Transfer discounts are, therefore, a way of using the proceeds of market power in O/D markets to compete more aggressively in transfer markets which penalises O/D traffic over transfer traffic. The direct contribution of O/D passengers to the domestic economy is larger than for transfer passengers. Therefore, the total

⁶ Frontier Economics (2015) "Benefit of better regulation of airports in Europe"

⁷ CNMC (2015) "Acuerdo por el que se adoptan criterios sobre la separación de los costes de las actividades aeroportuarias y comerciales de los aeropuertos de aena,"

⁸ We do note however that the WACC for Schiphol is relatively low by comparison to some other airports. We are not arguing here that the rate of return at Schiphol is excessive. We use the reduction in the rate of a return as a proxy for adjusting the regulation to single till.

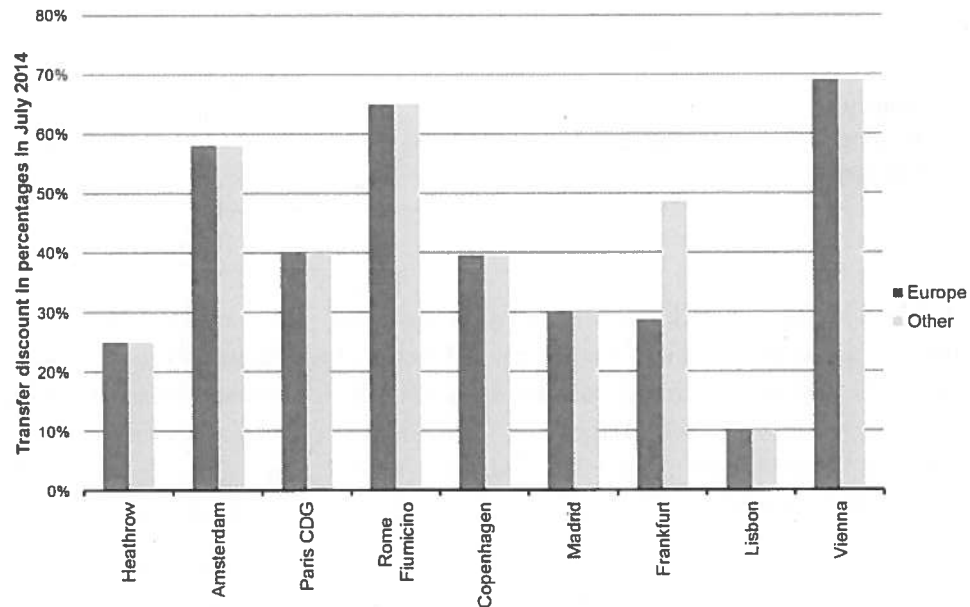
⁹ Frontier Economics (2014) "Setting airport regulated charges: the choice between single-till and dual-till"

The economic impact of air travel at Schiphol airport

cost of these discounts may be higher than the benefit that they provide to the Netherlands.

Schiphol Airport has one of the highest discounts for transfer passengers in Europe. **Figure 4** shows that they are larger than 50% and are the third largest in Europe.

Figure 4. Transfer discounts at European hub airports



Source: Frontier Economics analysis, IATA charges database

Table 1. Airport charges with and without transfer discounts

	Band / passenger type	Airport charges (€, 2013)	Departing passengers (m)	Airport revenue €m
With transfer discounts	O/D	24.0	10.92	347.71
	Transfer	11.6	7.67	118.29
	Total	18.9	18.58	466.00
Without transfer discounts	Equalised	18.9	18.58	466.00

Table 1 shows that eliminating transfer discounts will increase the cost for transfer passengers by €7.27 but decrease the cost of (departing) O/D passengers by €5.10. Overall this change promotes traffic growth because of the differential between the lower price elasticity of demand for long haul and higher price elasticity for short haul traffic. The final economic impact will be determined by the relative contribution to the economy of these two types of passengers.

We note that airport charges at Schiphol have decreased recently. However, the discount to transfer passengers has stayed constant proportionally. This note examines the effect of eliminating these discounts, which would increase the charges for transfer passengers and reduce them for O/D passengers. In this respect, our analysis remains valid.

Transfer passengers do not generate a direct economic impact in the Netherlands. However, they may indirectly generate benefits via making viable a larger number of routes which can be used by local O/D traffic.. However, based on a recent report by SEO, this effect is likely to be relatively small. Even in their “intermediate” scenario, where 20% of flights from the hub carrier disappear, around 3.3% of O/D passengers do not fly at all anymore.¹⁰ The elimination of transfer discounts would have only a limited impact on route viability. Therefore, the impact on O/D traffic would only be a small fraction of SEO’s estimate.

Summary

Table 2 summarises the changes in airport charges implied by the three proposed adjustments: opex efficiency, single till regulation and the elimination

¹⁰ SEO Economics (2015) “The Economic Impact of the Hub Function at Schiphol”, Table 5.4.

of discounts to transfer passengers. Taken together, these adjustments would imply a reduction in airport charges of €11.5 per departing O/D passenger and an increase of €0.8 for departing transfer passenger.

Table 2. Adjustments to airport charges per departing passenger

	O/D passengers		Transfer passengers	
		%		%
Original charges	€ 24.0		€ 11.6	
Adjustments				
Single till	-€ 3.9	-16.1%	-€ 3.9	-33.3%
Opex efficiency	-€ 2.6	-10.7%	-€ 2.6	-22.1%
Elimination of transfer discounts	-€ 5.1	-21.3%	€ 7.3	62.6%
Total adjustments	-€ 11.5	-48.1%	€ 0.8	7.2%

Source: IATA Airport, ATC and Fuel Charges Monitor and Frontier Economics calculations

Results

The results of implementing all three policies simultaneously are summarised in **Table 4**. We present separate tables for each of the policies in the Annex. The results are expressed as the total economic impact on the Dutch economy of introducing all three policies. The effect is broken down by the contribution of the incremental short and long haul passengers as a consequence of these policies. In addition, it also expresses the effects in terms of impact per increment of 1 mppa. With the latter estimates, it is possible to assess the relative contribution to the economy of the different types of passengers.

Table 3 shows that the decrease in airport charges from implementing the three policies would decrease in the average airfare from € 256.72 to €247.8 (-3.5%). Based on our modelling and the elasticities identified in the literature,¹¹ the lower airfares would increase the annual number of passengers by 1.4 million (3.4%).¹²

¹¹ Our calculations are based on an elasticity of -1.11 for short haul passengers and -0.65 for long haul. Based on the passenger mix at Schiphol, the results show an average elasticity of around -1.

¹² Passengers are defined as one-way journeys from origin to destination. Unlike airport passenger accounting, this definition is independent of the number of passengers connecting at other airports.

The change in airfares in percentage terms is higher for short haul (-5.3%) than for long haul (-0.9%). This is caused both by the elimination of transfer discounts and airport charges make up a larger proportion of the ticket price for short haul fares. Coupled with the higher price elasticity of demand, the proportional increase in demand is larger for short haul passengers.

Table 3. Overall reduction in airfares from introducing efficiency targets, single till regulation and eliminating transfer discounts (€, 2013)

	Fare status quo	Fare with policies	Change
All passengers	256.7	247.8	-3.5%
Short Haul	105.8	100.2	-5.3%
Long Haul	434.0	430.1	-0.9%

Source: Frontier Economics

The economic impact of this would be an increase in GDP of c. €1.7bn (0.28%) resulting from the productivity effect of greater trade and investment. The policies would be associated with an increase of employment of around 20,000 jobs. Tourism spending in the Netherlands would also increase by c. €0.9 bn.

The economic impact of air travel at Schiphol airport

Table 4. Summary of the economic impact of additional passengers as a consequence of all three policies combined (Euros, 2013)

	Total impact			Per mppa		
	O/D - Short haul	O/D - Long haul	Total O/D	O/D - Short haul	O/D - Long haul	Average
Additional passengers (mppa)	1.24	0.12	1.37			
Tourism spending (€bn)	0.9	0.0	0.9	0.72	0.27	0.68
Imports (€bn)	1.1	0.5	1.7	0.92	4.22	1.21
Exports (€bn)	1.7	0.3	2.1	1.39	2.67	1.50
FDI (€bn)	2.6	0.1	2.7	2.09	0.70	1.96
GDP (€bn)	1.3	0.4	1.7	1.05	2.91	1.22
Number of jobs ('000)	15.1	4.1	19.2	12.1	33.5	14.0

The overall impact of higher trade and investment on GDP amounts to €1.22bn per mppa, which is equivalent to an additional 14,000 jobs. Short haul passenger traffic results in a smaller impact on GDP, because trade is less dependent at the margin on business air travel. This is because the economies of the EU are already closely integrated.

Table 4 shows that increased short haul air travel results in an impact on tourism spending that amounts to c. €0.72bn per mppa. This impact is higher than the corresponding one for long haul passengers, €0.27bn per mppa. In addition, the FDI effect is larger for short haul passengers.¹³ The impact on trade (imports and exports) GDP and employment, on the other hand, is higher for long haul passengers.

The more detailed tables in the annex show the separate contribution which each policy makes to the total shown above. We note that all three policies are independently positive in terms of their impact on the Dutch economy.

¹³ This result, however, is probably due to biases in the data, since Europe represents 94% and 84% of all inward and outward FDI in the Netherlands, respectively.

Indeed with the sole exception of the impact of transfer discounts on the number of long haul passengers at Schiphol, each policy makes a positive contribution to passenger throughput and to each category of benefit: employment, tourist spending, trade and investment.

Even in the latter case, although the removal of transfer discounts reduces total long haul passengers, the economic benefit from long haul *increases*. This is because the reduction in long haul traffic is for long haul transfer passengers, who make a very small contribution to the Dutch economy, so this loss of this traffic is very small in economic terms. On the other hand there is an increase long haul O/D traffic, which while smaller in passenger numbers, has a much more significant positive impact on the economy as a result of the tourist spending, trade and investment that this traffic brings.

Conclusion

Our analysis concludes that the Dutch economy would achieve material economic benefits from introducing three specific airport policies: opex efficiency targets, single till regulation and eliminating transfer discounts.

The resulting increase in traffic from these policies would be over 1.4m passengers (a 3.4% increase) at Schiphol due to lower airport charges. This increase in traffic would result in an increase in GDP of €1.7 billion and almost 20,000 additional jobs.

Our modelling demonstrates that the increase in short haul traffic has a particularly strong impact on tourism spending, although it also makes a material contribution to the GDP impact identified here.

Annex

We present the results from our analysis (summarised in **Table 4**) broken down by policy. **Table 5** contains the results of introducing single till regulation, **Table 6** of introducing opex efficiency targets resulting in an efficiency gain of 8.6% and **Table 7** of eliminating transfer discounts. These tables show how each of the three policies contribute to the overall increase in economic welfare.

The average effects per million passengers are identical for the single till and opex efficiency policies. This is because both policies lower the cost to all passengers segments by the same amount and therefore have the same impact per passenger.

Table 5. Summary of the economic impact of introducing single till regulation (€, 2013)

	Total impact			Per mppa		
	O/D - Short haul	O/D - Long haul	Total O/D	O/D - Short haul	O/D - Long haul	Average
Additional passengers (mppa)	0.42	0.04	0.46			
Tourism spending (€bn)	0.3	0.0	0.3	0.72	0.27	0.68
Imports (€bn)	0.4	0.2	0.6	0.92	4.22	1.21
Exports (€bn)	0.6	0.1	0.7	1.39	2.67	1.50
FDI (€bn)	0.9	0.0	0.9	2.09	0.70	1.96
GDP (€bn)	0.4	0.1	0.6	1.05	2.91	1.22
Number of jobs ('000)	5.0	1.4	6.4	12.1	33.5	14.0

Table 6. Summary of the economic impact of introducing opex efficiency targets (€, 2013)

	Total impact			Per mppa		
	O/D - Short haul	O/D - Long haul	Total O/D	O/D - Short haul	O/D - Long haul	Average
Additional passengers (mppa)	0.28	0.03	0.30			
Tourism spending (€bn)	0.2	0.0	0.2	0.72	0.27	0.68
Imports (€bn)	0.3	0.1	0.4	0.92	4.22	1.21
Exports (€bn)	0.4	0.1	0.5	1.39	2.67	1.50
FDI (€bn)	0.6	0.0	0.6	2.09	0.70	1.96
GDP (€bn)	0.3	0.1	0.4	1.05	2.91	1.22
Number of jobs ('000)	3.4	0.9	4.3	12.1	33.5	14.0

Table 7. Summary of the economic impact of eliminating transfer discounts (€, 2013)

	Total impact		
	O/D - Short haul	O/D - Long haul	Total O/D
Additional passengers (mppa)	0.55	0.05	0.60
Tourism spending (€bn)	0.4	0.0	0.4
Imports (€bn)	0.5	0.2	0.7
Exports (€bn)	0.8	0.1	0.9
FDI (€bn)	1.1	0.0	1.2
GDP (€bn)	0.6	0.2	0.7
Number of jobs ('000)	6.7	1.8	8.5

Glossary

Airport charges	Fees charged by airports on passengers and aircraft to recover their incurred costs. These are typically levied on airlines and are included in the ticket price
Capital employed	The value of investment total investment necessary for the airport to function. It is defined here as fixed assets plus working capital.
Dual till	Form of regulation where the airport is allowed to recover the costs of the aeronautical activities (not of non-aeronautical <i>costs</i>).
Foreign Direct Investment (FDI)	The value of the controlling ownership of an undertaking in a given country by investors based in another country
GDP	Gross domestic product It is the value of all goods and services produced in the economy in a given year.
Mppa	Million passengers per annum.
Opex	Operating expenditure. These are costs necessary to perform ongoing activities and distinct from capital expenditure.
O/D passengers	Origin/Destination passengers. These are passengers that originate or finalise their trip at the airport.
Price elasticity of demand	Percentage change in demand after a 1% increase in prices
Single till	Form of regulation where the airport is allowed to recover its costs net of non-aeronautical <i>revenues</i> .
Transfer discount	Discount on passenger service charges given to connecting traffic.
Transfer passengers	Passengers that connect flights at the airport, but of different origin and destination.

List of airports

Airport Code	Airport Name	City	Country
AGP	Malaga Airport	Malaga	Spain
ALC	Alicante Airport	Alicante	Spain
AMS	Schiphol	Amsterdam	Netherlands
ATH	Eleftherios Venizelos Airport	Athens	Greece
BCN	Barcelona	Barcelona	Spain
BGY	Orio Al Serio	Milan	Italy
BHX	Birmingham Airport	Birmingham	United Kingdom
BLQ	Guglielmo Marconi	Bologna	Italy
BRS	Bristol/Lulsgate	Bristol	United Kingdom
BSL	Euroairport	Basel/Mulhouse	Switzerland
CDG	Charles De Gaulle	Paris	France
CGN	Konrad Adenauer	Cologne-Bonn	Germany
CIA	Ciampino	Rome	Italy
CPH	Kastrup	Copenhagen	Denmark
DUB	Dublin	Dublin	Ireland
DUS	Dusseldorf	Duesseldorf	Germany
EDI	Turnhouse	Edinburgh	United Kingdom
FCO	Fiumicino	Rome	Italy
FRA	Frankfurt International Airport	Frankfurt	Germany
GVA	Geneva International Airport	Geneva	Switzerland
HAJ	Hannover	Hannover	Germany
HAM	Fuhlsbuettel	Hamburg	Germany
HEL	Helsinki-Vantaa	Helsinki	Finland
IST	Ataturk	Istanbul	Turkey
LGW	Gatwick	London	United Kingdom

Airport Code	Airport Name	City	Country
LHR	Heathrow	London	United Kingdom
LIN	Linate	Milan	Italy
LIS	Lisboa	Lisbon	Portugal
LJU	Brnik	Ljubljana	Slovenia
LPA	Gran Canaria	Gran Canaria	Spain
LTN	Luton International	London	United Kingdom
MAD	Barajas	Madrid	Spain
MAN	Manchester Airport	Manchester	United Kingdom
MUC	Franz Josef Strauss Airport	Munich	Germany
MLP	Malpensa	Milan	Italy
NAP	Capodichino	Naples	Italy
NCE	Cote D'Azur	Nice	France
ORY	Orly	Paris	France
OSL	Oslo Airport	Oslo	Norway
PMI	Palma De Mallorca	Palma de Mallorca	Spain
SAW	Sabiha Gokcen	Sabiha Gokcen	Turkey
STN	Stansted	London	United Kingdom
STR	Echterdingen Airport	Stuttgart	Germany
SZG	Salzburg	Salzburg	Austria
TRN	Citta Di Torino	Turin	Italy
TXL	Tegel	Berlin	Germany
VCE	Marco Polo	Venice	Italy
VIE	Vienna International	Vienna	Austria
ZRH	Zurich	Zurich	Switzerland

Frontier Economics Limited in Europe is a member of the Frontier Economics network, which consists of separate companies based in Europe (Brussels, Cologne, London & Madrid) and Australia (Melbourne & Sydney). The companies are independently owned, and legal commitments entered into by any one company do not impose any obligations on other companies in the network. All views expressed in this document are the views of Frontier Economics Limited.

Annex

easyJet's 5-point plan for the Action Agenda at Schiphol 2015-2026

January 2016

easyJet welcomes the Ministry of Transport's initiative to launch an Action Agenda with the objective of reinforcing the position of Schiphol airport and the Dutch aviation sector. In view of the heavy investments planned for Schiphol in the coming years, and the impact that this will have on airport charges, the timing is right to take a step back and consider how Schiphol can better respond to passengers' needs and deliver greater benefits to the Dutch economy.

We share the vision that efficiency is an absolute prerequisite to improve Schiphol's position for the future. In line with Schiphol's mission to contribute to prosperity and well-being, we are proposing some concrete measures that could improve value for money, passengers' experience and meet demand.

Our 5-point plan is focused on greater efficiency, targeted investments and better regulation of airport charges. Our plan starts with a review of the concept of 'network quality' by examining the contributions that different types of passengers make to the economy in terms of generating business and tourism.

1. The Action Agenda should redefine 'network quality' to reflect the interests of passengers and the Dutch economy

'Network quality' is currently based on the number of destinations. This concept is outdated and does not reflect Schiphol's role of meeting the needs of Dutch passengers and contributing to the Dutch economy. There is increasing (global) demand for direct travel. Innovation and lower fares mean that passengers now have more opportunity than ever to take direct flights to their destination. As recognized by Schiphol itself in its 2015 annual report, it is direct connections which benefit passengers and the economy. But it is not automatic that an additional destination is any more valuable than additional frequencies on an existing route.

Research commissioned by easyJet and undertaken by Frontier Economics¹, provides evidence that O/D traffic brings the most benefit to the economy (and that overall it is short-haul O/D that is the most valuable). This should be reflected in the concept of network quality.

We suggest that, as a first step, the Action Agenda should look at how passenger traffic contributes to the economy.

2. The Action Agenda should ensure that Schiphol is responding to market demand

Schiphol Airport is growing, but can grow further in terms of passengers and flights, and also terminal capacity. It is important that its investment plan should address the

¹ Frontier Economics, *The economic impact of air travel at Schiphol airport*, januari 2016

capacity needs of all users, with passenger demand and areas of growth determining how the airport prioritises its investments to address bottlenecks. Currently, this is not the case.

The focus of Schiphol's investment plan for the coming years is on the A-pier, which addresses the requirements for additional widebody stands and connecting passenger needs. However, it does not create sufficient additional stands to meet demand.

In view of the contribution which short haul O/D makes to the economy, the Action Agenda should look in particular at what is needed to better accommodate capacity needs for O/D traffic. In terms of concrete measures, we suggest that the Action Agenda should review Schiphol's investment priorities and, in particular, put more emphasis on addressing the capacity shortage on the H-pier. There is clearly demand for more stands of the type provided on H-pier. Schiphol needs to either create more equivalent stands, or convert existing stands on the G and D piers so that they can operate and be charged on the same basis as H pier.

Furthermore, the Action Agenda should consider increasing peak-hour capacity to meet and accommodate greater demand, with a recommendation to review the flight cap. The airline industry has taken on its responsibilities in this area, encouraging innovation in technology to achieve quieter and cleaner aircraft.

Dutch air traffic controllers 'Luchtverkeersleiding Nederland', can also contribute to the solution by increasing efficiency.

3. The Action Agenda should encourage efficiency in costs

Schiphol has made efforts over recent years to reduce its charges which it recognises will make the airport more appealing for airlines and passengers.

Analysis by Frontier Economic suggests that Schiphol has room to improve further by focusing on its operating costs. Schiphol is still relatively expensive in comparison to other major European airports in its peer group (despite the recent decrease in tariffs). Bringing Schiphol's operating costs per passenger in line with other European airports would reduce airport charges by EUR 2.57 per departing passenger, generating more traffic, trade and jobs. This could be done by setting an operating efficiency target that goes beyond that proposed by the airport during the annual consultation process.

The Action Agenda could, in particular, establish to what extent investments at Schiphol are generating higher operating expenses and, as part of the proposed review of Schiphol's investment priorities, undertake a cost/benefit analysis. Rationalising/phasing investments at Schiphol – by focusing on those that facilitate the greatest contribution to the economy and avoiding unnecessary costs elsewhere – could lower operating costs and capital expenditure, resulting in lower fares for all passengers and increasing traffic.

We also note that the methodology used at Schiphol for allocating costs between aeronautical and commercial activities underestimates the costs generated by the commercial activities (thereby overestimating the costs for aeronautical activities), since it is based on a square metre approach which does not adequately reflect the use, and cost, of shared areas.

The Action Agenda should also review the basis for allocating security costs to airlines and their passengers since commercial activities also benefit from the services covered by the security charge and should therefore contribute to the cost. Furthermore, the Action Agenda should examine how security costs could be taken on by the state in recognition of the state's responsibilities to protect citizens.

Frontier Economics estimates that greater efficiency could result in savings of EUR 2.57 per departing passenger, an annual gain of EUR 0.4 billion of GDP and generate 4.300 jobs.

4. The Action Agenda should examine further improvements in the regulation of airport charges

The terms of the Aviation Act have been regularly discussed in recent years. But easyJet believes that the Act does not adequately address the risks from Schiphol exploiting its significant market power. We propose that the Action Agenda examines how regulation can be improved further, particularly in the following areas:

1. The ACM, as an independent regulator, should be responsible for setting price caps. Monopoly airports should not be responsible for setting their own charges.
2. The airport should be required to set charges on a single till basis. In a competitive market, if an airport expects its commercial profits to increase as a function of passenger numbers, it would offset profits from its commercial activities against airport charges. This outcome can only be delivered by a single till approach. In the absence of competition, regulation is required to produce an outcome that is close to the competitive outcome. Schiphol should therefore be required to set charges on a single till basis. This would reduce airport charges by €3.87 per passenger, stimulating growth and jobs.
3. Transfer discounts should be removed. International hubs compete among each other for transfer passengers. They therefore have an incentive to discount airport charges for passengers and compensate with higher charges for O/D. Given that the direct contribution of O/D passengers to the domestic economy is higher than

for transfer passengers, the cost of these discounts may be higher than the benefit they provide to the Netherlands.

Transfer traffic remains important for Schiphol, but the indirect benefits for the preservation of the hub network are likely to be overestimated. Research by SEO² confirms that the indirect benefits of generating a larger number of viable routes at Schiphol is likely to be relatively small.

Frontier Economics estimates that single till regulation could result in savings of EUR 3.87 per passenger, an annual gain of EUR 0.6 billion of GDP and generate 6.400 jobs.

In addition, removing the transfer discount would reduce O/D charges by EUR 5.10, resulting in an annual gain of 0.7 billion of GDP and 8.500 jobs.

5. The Action Agenda should review how innovation is building Sustainable Aviation

The aviation sector is currently innovating at a high pace, building a more sustainable future. easyJet is at the forefront of innovation.

We are an efficient airline, with a modern fleet featuring advanced technology and high load factor. We have a continued focus on reducing emissions and fuel burn for each aircraft.

An important factor in our carbon emissions reduction and fuel efficiency will be the introduction of the new generation of Airbus short-haul aircraft. In 2013, easyJet confirmed an order for 100 new generation Airbus A320neo aircraft for delivery from 2017 to 2022 and has taken purchase rights on a further 100 aircraft. Our new aircraft will be 13% to 15% more fuel efficient than existing aircraft types.

We had set a target to reduce our carbon emissions per passenger kilometre by 5% by 2022 and we have already achieved a 3% reduction. We have therefore increased the target to an 8% reduction by 2020.

These reductions in emissions and noise are being reflected across all operators.

The Action Agenda should consider how these gains could support a lifting of the cap on flights at Schiphol.

easyJet

January 2016

² SEO Economisch Onderzoek: "Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol", september 2015

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: Meeting
Datum: donderdag 21 januari 2016 13:13:38
Bijlagen: [image002.png](#)

Dear 10.2.e 10.2.e

I met last week with 10.2.e and we discussed very briefly the next steps for the Aviation Act. I would appreciate the opportunity to get an update from you.

Would you be available for a meeting on any of the following dates: 4th, 8th or 9th February?

Many thanks

10.2.e

10.2.e

10.2.e

Mobile: +44 (10.2.e

fly us: www.easyjet.com

follow us: www.twitter.com/easyjet

friend us: www.facebook.com/easyjet

Description: Description: Description: Email Signature



The information in this e-mail and any attachments is confidential and may be legally privileged. It is intended solely for the addressee(s) named above. If you are not an intended recipient, please notify the sender and delete the message and any attachments from your system. Any use, copying or disclosure of the contents of either is unauthorised unless expressly permitted. Any views expressed in this message are those of the sender unless expressly stated as to be those of easyJet. Virus checking of emails and attachments is the responsibility of the recipient. easyJet Airline Company Limited Registered in England with Registered number: 3034606 Subsidiary of easyJet Plc Registered in England with registered number: 3959649 Registered Office: Hangar 89, London Luton Airport, Luton, Bedfordshire LU2 9PF Click [here](#) to report this email as spam.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e (10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e - DGB)
Onderwerp: RE: Follow up acties gesprek easyJet
Datum: maandag 14 maart 2016 09:26:23
Bijlagen: [image001.png](#)
[German Aviation Performance report The economic market power of Amsterda....pdf](#)

Beste 10.2.e

dank voor je mail en voor jullie komst. Erg goed om met elkaar van gedachten te wisselen over de actieagenda en de studie van Frontier Economics.

Bijgaand het rapport van GAP waar ook aandacht wordt besteed aan de prijselasticiteit van OD en transfer. Daarin kun je zien dat de elasticiteit van long haul en short haul niet één op één vergelijkbaar is met die van OD en transfer. Het gaat in dit geval dus niet om een SEO studie.

Ten aanzien van het SEO onderzoek (naar het belang van de hubfunctie van Schiphol) heb ik toegezegd om toe te lichten waarom wij denken dat je niet zonder meer kunt concluderen dat het effect op OD-verkeer wel zal meevallen als transfer deels verdwijnt.

11.1

Mochten jullie meer vragen hebben over de SEO studie dan horen we dat graag. Contactpersoon hiervoor is 10.2.e 10.2.e per email bereikbaar op 10.2.e 10.2.e @minienm.nl. Heb haar ook in de cc. gezet. We hadden volgens mij ook afgesproken om voor het werkbezoek van onze Directeur Generaal (Mark Frequin) en onze plaatsvervangend directeur luchtvaart (10.2.e eind maart contact te hebben. Ik of 10. nemen tzt contact op met 10.2.e voor de voorbereiding.

Tot slot dank dat jullie zo snel tijd hebben gemaakt voor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) om langs te komen om over self-hubbing te praten. Dat stellen we erg op prijs.

Met vriendelijke groet,
 ook namens 10.2.e 10.2.e die aanwezig was tijdens het gesprek,
 10.2.e 10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag

.....
T: 070 10.2.e

M: 06 10.2.e

@: 10.2.e 10.2.e minienm.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Van: 10.2.e

@bm.com]

Verzonden: vrijdag 11 maart 2016 10:35

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB

Onderwerp: Follow up acties gesprek easyJet

Beste 10.2.e

Veel dank nogmaals voor het nuttige gesprek vorige week vrijdag met easyJet. Wij stellen het zeer op prijs dat je tijd voor ons hebt kunnen vrijmaken.

11.1

11.1

1

Alvast hartelijk dank voor je reactie!

Hartelijke groet,

10.2.e



10.2.e

Alexanderveld 9 2585 DB Den Haag Netherlands
o +3170 10.2.e

www.burson-marsteller.nl

[@bm.com](mailto: @bm.com)

Van: 10.2.e 10. - DGB
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: n.a.v bezoek easyJet 28 April j.l
Datum: maandag 20 juni 2016 11:21:34
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)

Zie stuk in geel. Algemene brief van hun (over Actieagenda enz) ook welkom.

Van: 10.2.e 10.2. - BSK
Verzonden: maandag 20 juni 2016 11:10
Aan: 10.2 e 10. - DGB
Onderwerp: FW: n.a.v bezoek easyJet 28 April j.l

Tbv voorbereiding gesprek morgen. Kan jij korte annotatie leveren.

10:2

^

Verzonden met Good Work (www.good.com)

Van: 10.2.e [<@easyJet.com>](mailto:@easyJet.com)
Datum: donderdag 19 mei 2016 5:49 PM
Aan: 10.2.e 10.2. - BSK <10.2. 10.2.e [<minienn.nl>](mailto:minienn.nl), 10.2.e 10.2 - BSK
<10.2.e [<minienn.nl>](mailto:minienn.nl), 10.2.e 10. - DGB <10.2.e [<minienn.nl>](mailto:minienn.nl)
Kopie: 10.2.e - DGB <10.2.10.2.e [<minienn.nl>](mailto:minienn.nl)
Onderwerp: n.a.v bezoek easyJet 28 April j.l

Beste allen,

10.2. 10.2 en 10. - nogmaals bedankt voor jullie recente bezoek aan de Hangar, het was goed om te horen dat dit nuttig was en hopelijk ook een interessante kijk in de keuken bij easyJet. Daarnaast stelden we de open en eerlijke discussie over de Actieagenda en de Luchtvaartwet erg op prijs.

Valt niet onder Wob-verzoek

10.2.g

10.2.g

Valt niet onder Wob-verzoek

Valt niet onder Wob-verzoek

10.2.g

Bij voorbaat dank voor het in overweging nemen van deze punten en we zien uit naar een volgend gesprek.

Met vriendelijke groet,

Namens easyJet,

10.2.e

10.2.e

mob:+44 10.2.e

fly us: www.easyJet.com

follow us: [www.twitter.com/easyJet](https://twitter.com/easyJet)

friend us: www.facebook.com/easyJet / <https://www.facebook.com/easyJetNederland>



Follow us on LinkedIn for business travel news and insight
Connect to me personally on [LinkedIn](#)

The information in this e-mail and any attachments is confidential and may be legally privileged. It is intended solely for the addressee(s) named above. If you are not an intended recipient, please notify the sender and delete the message and any attachments from your system. Any use, copying or disclosure of the contents of either is unauthorised unless expressly permitted. Any views expressed in this message are those of the sender unless expressly stated as to be those of easyJet. Virus checking of emails and attachments is the responsibility of the recipient. easyJet Airline Company Limited Registered in England with Registered number: 3034606 Subsidiary of easyJet Plc Registered in England with registered number: 3959649 Registered Office: Hangar 89, London Luton Airport, Luton, Bedfordshire LU2 9PF [Click here to report this email as spam.](#)

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: KLM in kort bestek
Datum: donderdag 14 april 2016 15:22:54
Bijlagen: KLM in kort bestek 16 LR.pdf

10.2.e mogelijk heb je bijgaand bericht van KLM al ontvangen, maar voor de volledigheid alsnog bijgevoegd. Daarin staat vermeld wat ze in 2015 onder meer aan securitykosten hebben betaald.

Mvg,
10.2.e

Van: 10.2 e 10. - DGB
Verzonden: donderdag 14 april 2016 15:16
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2. - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e
 10.2.e - DGB

Onderwerp: FW: KLM in kort bestek
 Kreeg ik zojuist van 10.2.e 10.2.e staat in wat KLM in 2015 betaalde op Schiphol aan security (150 mln.), luchtverkeersleiding en infra.

Van: 10.2.e ME (AMSDP) - KLM [mailto:10.2.e 10.2.e klm.com]

Verzonden: donderdag 14 april 2016 14:45

Aan: 10.2 e 10. - DGB

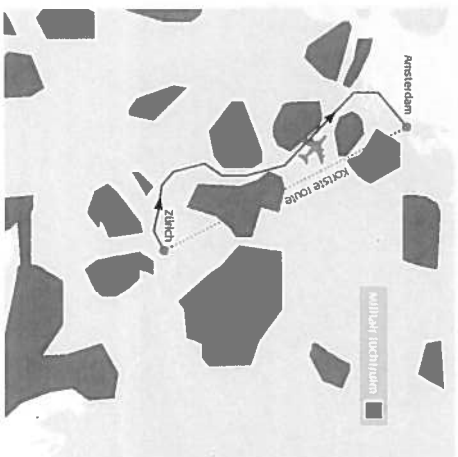
Onderwerp: KLM in kort bestek

Verzonden vanaf mijn Samsung-apparaat

For information, services and offers, please visit our web site: <http://www.klm.com>. This e-mail and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only. If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), its subsidiaries and/or its employees shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (also known as KLM Royal Dutch Airlines) is registered in Amstelveen, The Netherlands, with registered number 33014286



Meest duurzame luchtvaartmaatschappij ter wereld

Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) is een intrinsiek onderdeel van de strategie en bedrijfsvoering van KLM.

Voor de 11e keer op rij bezet Air France-KLM de positie als meest duurzame luchtvaartmaatschappij op de Dow Jones Sustainability Index (DJSI)* en is tevens voor de zevende keer de nummer 1 in de categorie Transport. De DJSI is de belangrijkste internationale index die prestaties van ondernemingen op het gebied van duurzame ontwikkeling beoordeelt.

KLM wil in 2020 de CO₂-uitstoot per passagier terugdringen ten opzichte van 2011. KLM zet zich ook in voor de ontwikkeling van duurzame biobrandstof. Het doel van deze initiatieven is het leveren van een bijdrage aan zowel het verlagen van KLM's



milieuvoetdruk als aan het operationele resultaat. Alleen op die manier genereert KLM blijvende maatschappelijke waarde en draagt KLM bij om Schiphol een duurzame luchthaven te laten zijn, die wereldwijd kan concurreren.

KLM is de eerste luchtvaartmaatschappij die duurzame biobrandstoffen op commerciële vluchten heeft gebruikt. KLM



introduceerde als eerste luchtvaartmaatschappij een Corporate Bio-fuel programma. Dit programma stelt de deelnemende bedrijven in staat een deel van de vliegbewegingen met duurzame biobrandstof te laten uitvoeren. Hiermee wordt de verdere ontwikkeling van een markt voor biobrandstoffen gestimuleerd.

KLM hecht groot belang aan de dialoog over de kwaliteit van de leidinggevende in de regio rond Schiphol, zij beset dat omwonenden van een luchthaven niet alleen de lasten zoals verkeersgeroel en geluid maar ook de lasten zoals geluidshinder. De airlines op Schiphol hebben afgeproken jaren meer dan € 750 miljoen bij te dragen aan geluidsoverlast en compensatie voor plandschades. KLM heeft het grootste gedeelte van deze rekening betaald.

KLM GROEP: € 479 MILJOEN JAARLIJKE BIJDRAGE AAN KOSTEN SCHIPHOL
DE NEDERLANDSE LUCHTVAART IS DE ENIGE TRANSPORTSECTOR DIE VOLLEDIG HAAR EIGEN INFRASTRUCTUUR EN BEVEILIGING BETAALT.
DE KLM GROEP BETALDE IN NEDERLAND IN 2015:

INFRASTRUCTUUR € 272 MILJOEN
SECURITY € 150 MILJOEN
LUCHTVERKEERSLEIDING € 57 MILJOEN

AAS/DP - maart 2016

Meest duurzame airline voor het 11e jaar op rij

KLM en Air France nummer 1 in Dow Jones Sustainability Index

klm takes care.com

KLM

KLM TAKES CARE TAKES CARE

KLM

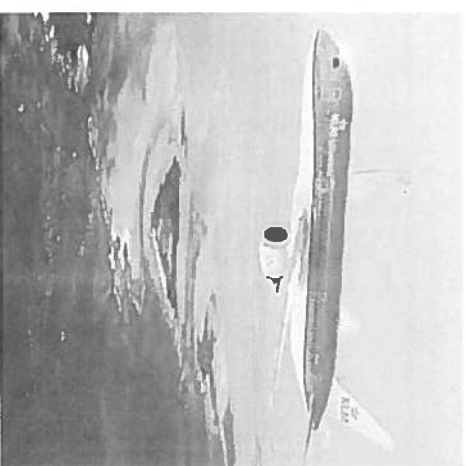
KLM is de meest duurzame airline ter wereld volgens de Dow Jones Sustainability Index

KLM is de meest duurzame airline ter wereld volgens de Dow Jones Sustainability Index



KLM in kort bestek

Belangrijke punten en cijfers KLM 2016



AIRFRANCE KLM



OP HET OPPER

De Koninklijke Luchtvaart Maatschappij KLM werd op 7 oktober 1919 opgericht. KLM is vandaag de dag de oudste luchtvaartmaatschappij die nog onder haar oorspronkelijke naam opereert. KLM bestaat dit jaar 96 jaar. Sinds de fusie in 2004 maakt KLM deel uit van de AIR FRANCE KLM groep. Na 2004 is de omzet van de KLM bijna verdubbeld en is het KLM-netwerk uitgebreid.

KLM vormt de kern van de KLM Groep. Van die groep maken onder meer ook de 100 procent dochters KLM Cityhopper, Transavia en Mairlinair deel uit.

DE PRIVATE WERKGEVER IN NEDERLAND

De KLM Groep heeft 35.488 medewerkers en is met 20.660 fte's de derde particuliere werkgever in Nederland. De luchtvaart in Nederland is goed voor 290.000 banen inclusief katalytisch effect.

DE WERKGEVER VAN DE TOEGEKOMSTE

KLM is samen met haar partners zowel de grootste vervoerder van transitpassagiers als de grootste vervoerder van 'point-to-point' passagiers op Schiphol. Partner Delta Air Lines voert 19 dagelijkse vluchten uit vanaf Schiphol. KLM is één van de grootste aanbieders van vluchten tussen Europa en 'Greater China' met 7 directe Chinese bestemmingen. Dankzij codeshares biedt KLM bijna



KLM Groep is de 3e grootste werkgever in Nederland

700 bestemmingen over de hele wereld, via de hubs van haar partners. KLM is samen met 19 andere luchtvaartmaatschappijen lid van SkyTeam, de luchtvaartalliantie die een netwerk biedt van 1052 bestemmingen in 177 landen.

WERKGELEGENHEID 2015		
GEMIDDELD AANTAL FTE'S KLM GROEP	FAST	TUDELJK
WERKZAAM BIJ KLM	20.668	1.147
TOTAAL KLM	30.415	1.928
KLM GROEP FTE'S IN NEDERLAND	32.343	
HEADCOUNT KLM GROEP (31 DEC. 2015)	26.460	
LUCHTVAARTSECTOR NEDERLAND (INCLUSIEF KATALYTISCH EFFECT)	35.488	
AIR FRANCE-KLM TOTAAL (HEADCOUNT)	290.000	
	99.000	

WAT DOET DE KLM GROEP

Het netwerk van KLM is van essentieel belang voor de Nederlandse economie. Mede door dit netwerk is Nederland een belangrijke vestigingslocatie voor Nederlandse en internationale bedrijven geworden. Het hub-netwerk van KLM verbindt samen met haar partners Nederland met nagenoeg alle belangrijke economische regio's in de wereld. Dankzij het KLM-netwerk behoort Schiphol tot de vier belangrijkste luchthavens van de Europese Unie.



De luchtvaartsector draagt, inclusief katalytisch effect, maar liefst 26 miljard euro bij aan het BNP van Nederland. De overheid stelt in haar luchtvaartnota dat kwaliteit van het Nederlandse verbindingennetwerk voor Nederland essentieel is.

BESTEMMINGEN VANAF SCHIPHOL (ZOMER 2015)	
KLM	144
KLM & PARTNERS	187
INTERCONTINENTAL	79
EUROPA	108
VERVOER VANAF SCHIPHOL IN 2015:	
KLM GROEP:	
PASSAGIERS OP SCHIPHOL	32,9 MLN
KLM GROEP EN PARTNERS:	
PASSAGIERS OP SCHIPHOL	41,5 MLN
AANDEEL PASSAGIERS OP SCHIPHOL	71 %
VRACHT AF-KLM-MARTINAIR	
OP SCHIPHOL	656 KILOTON

EEN GELIJK SPELVELD VOOR DEEL

Het wereldwijde netwerk van verbindingen dat KLM biedt is allernuist een voorzetsprekenheid. KLM vervoert voorname passagiers van buiten Nederland via Schiphol naar hun eindbestemming. Deze transitpassagiers kunnen ook kiezen voor een andere route met een andere luchtvaartmaatschappij. Zonder transitpassagiers zou KLM vanuit Nederland slechts een zeer beperkt aantal rechtstreekse intercontinentale verbindingen kunnen aanbieden. Het KLM-netwerk is dus goed dankzij de

kleine Nederlandse huishouding en biedt Nederland daarmee een buitengewoon grote brug naar de wereld. Een concurrerend, kostenwettig is cruciaal om het hub-netwerk te behouden en te ontwikkelen.

NETTO WINSTMARGE VAN LUCHTVAART-MAATSCHAPPIJEN		2015 (PENGROSE)	
PERCENTAGE VAN DE OMZET	IN EURO PER PASSAGIER		
WERELDWID	4,5%	C 8,32	
N-AMERIKA	9,5%	C 20,08	
EUROPA	3,5%	C 6,75	
MIDDELEN-ORIENT	2,3%	C 6,42	
ASIA-PACIFIC	2,9%	C 4,37	
LATIJNS-AMERIKA	-0,9%	C -0,94	
AFRIKA	-2,1%	C -3,43	

NATIONALE EN EU-REGELGEVING IS VAN DIRECTE INVLOED OP

de wereldwijde concurrentiepositie van de Europese en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Het is belangrijk dat EU-regelgeving het gelijk speelveld voor de Europese en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen niet verstoort. Dit geldt bijvoorbeeld in het geval van de CO2 emissiehandel (ETS) voor de luchtvaart en bij regelgeving inzake passagiersrechten voor luchtvaartmaatschappijen. Regelgeving rond passagiersrechten kan tot gevolg hebben dat bijvoorbeeld de compensatie van een vertraging met een Boeing 777-300 kan oplopen tot een bedrag van € 250.000. In dat geval kost deze vlucht de luchtvaartmaatschappij meer dan de met die vlucht opgenomen omzet. Vervolgens is dan de winst van 250 vluchten nodig is om passagiers van deze enkele vlucht te compenseren.

Ook wat het gaat om concurrentie met luchtvaartmaatschappijen uit de Golfregio is een gelijk speelveld van belang. Bussel moet geen wetgeving opleggen die voor niet-Europese luchtvaartmaatschappijen niet geldt. De VN Luchtvaartorganisatie ICAO is in 1944 opgericht om wereldwijde regelgeving voor te geven. Internationale afspraken en regelgeving voor de sector dienen dan ook in het kader van ICAO gemaakt te worden.

WAT DOET DE KLM GROEP

Het Europese luchtruim wordt momenteel beheerd door 30 nationale luchtverkeersleidingsorganisaties. De vlucht Zurich-Amsterdam van 220 km korter kunnen implementatie van Single European Sky in Europa kan de uitstoot van CO2 tot maal liefst 10% reduceren en kan luchtvaartmaatschappijen en passagiers € 74 miljard per jaar (IATA) besparen.

Van: 10.2. e - DGB
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DBO; 10.2.e 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e 10. - BSK
Onderwerp: Fw: Nu.nl; beloon goed presterende luchtvaartmaatschappijen
Datum: donderdag 30 juni 2016 07:35:28

Van: 10.2.e) - DCO
Verzonden: Thursday, June 30, 2016 07:18 AM
Aan: 10.2.e 10.2 - BSK; 10.2 e 10. - DGB; 10.2.e - DGB;
 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: Nu.nl; beloon goed presterende luchtvaartmaatschappijen

'Geef goed presterende vliegmaatschappijen op Schiphol direct beloning'

Foto: ANP

Gepubliceerd: 30-06-16 06:01
 Laatste update: 30-06-16 06:54

De VVD wil luchtvaartmaatschappijen op Schiphol die boven verwachting presteren op het gebied van CO2-uitstoot en lawaai, direct belonen met meer start- en landingsbanen die commercieel voordelig zijn.

"De maatschappijen vliegen nu een stuk stiller dan verwacht, dus maak dan ook minder gebruik van de Polderbaan die een heel eind weg ligt", zegt VVD-Kamerlid Ton Elias tegen NU.nl.

Er is oorspronkelijk afgesproken dat vliegmaatschappijen die 5 procent stiller en schoner zijn tussen nu en 2020, worden beloond met intensiever gebruik van de commercieel aantrekkelijke start- en landingsbanen. Als je dichterbij kunt landen en stijgen, scheelt dat tijd en brandstof. "Tijd is geld", aldus Elias.

Polderbaan

De Polderbaan ligt van de zes banen het meest afgelegen en is daarmee ook het verste verwijderd van de luchthaven. Op die manier zijn er minder omwonenden die last hebben van het vliegverkeer.

Door gebruik te maken van een efficiëntere baan kan KLM, waarvoor Schiphol de thuisbasis vormt, 5 miljoen euro per jaar besparen. Elias: "En de passagier zit niet de helft van de vliegtijd taxiënd op de baan."

Coalitiegenoot PvdA ziet niets in het plan. "Ik vind het onverstandig om bestaande afspraken te veranderen", zegt Tweede Kamerlid Jacques Monasch. Hij wijst erop dat de omgeving van Schiphol een drukbevolkt gebied is waar momenteel veel gebeurt, daar kun je beter voorzichtig mee omgaan, aldus Monasch

Verzonden met Good Work (www.good.com)

Van: 10.2.e 10.2 - BSK <10.2.e [minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)>
Datum: woensdag 29 jun. 2016 8:19 PM
Aan: 10.2.e 10. - DGB <10.2.e [minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)>, 10.2.e - DGB
<10.2.e [minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)>, 10.2.e - DGB <10.2.e [minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)>
10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e [minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)>
Kopie: 10.2.e - DGB <10.210.2.e [minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)>, 10.2.e - DCO
10.2.e [@minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)>
Onderwerp: FW: AO

Zie onder. Vanavond dus SEO-rapport en morgen vast een verhaal in de Telegraaf etc..
Zorgen jullie morgenochtend voor afstemmen/informereren andere departementen (EZ, FIN, V&J) en goede redeneerlijn in reactie op het rapport zodra we dat hebben.
Groet, 10.

Van: 10.2.e 10.2 - BSK
Verzonden: woensdag 29 juni 2016 20:18
Aan: 10.2.e ME (AMSDP) - KLM'
Onderwerp: RE: AO
Ha 10.2.e

Dank. Ja ik coördineer AO. Wil je mij aub rapport sturen zodra je het hebt! Ben benieuwd.
Ik zal zorgen dat andere departementen worden geïnformeerd.
Groet, 10.

Van: 10.2.e ME (AMSDP) - KLM [<mailto:10.2.e@klm.com>] 10.2.e
Verzonden: woensdag 29 juni 2016 18:07
Aan: 10.2.e 10.2 - BSK
Onderwerp: AO
Hoi 10.2.

Zoals al eerder aangegeven komt er seo rapport effecten 100 mln en security.
Vanavond komt 't rapport seo naar buiten.
Neem aan dat jij voor t ao actieagenda in de lead bent en andere ministeries in de loup houdt.
Groetjes, 10.2.e

Verzonden vanaf mijn Samsung-apparaat

For information, services and offers, please visit our web site: <http://www.klm.com>. This e-mail and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only. If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), its subsidiaries and/or its employees shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (also known as KLM Royal Dutch Airlines) is registered in Amstelveen, The Netherlands, with registered number 33014286

Van: 10.2.e 10.2 (AMSDP) - KLM
 Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2 - BSK
 Onderwerp: FW: Reward Programma 2007_2016.pdf
 Datum: donderdag 16 februari 2017 17:13:03
 Bijlagen: image001.png
 Overzicht ARP 2007_2016.pdf

Hoi 10.2,
 10.2.g

Groet, 10.2.

cid:image002.png@01D28862.D7FBED70

From: 10.2.e 10.2 (AMSDP) - KLM
 Sent: woensdag 16 december 2016 18:11
 To: 10.2.e minienm.nl; 10.2.e - DGB
 Subject: Reward Programma 2007_2016.pdf

Hierbij de cijfers. Groet, 10.2.

Ha 10.2.

Dank voor deze input. Reactie van Stas tijdens AO was gebaseerd op informatie die we van Schiphol hebben gekregen, waarbij overigens geen onderscheid is gemaakt tussen OD en Transfer, terwijl dit blijkens jouw mail wel relevant is voor de totale bedragen.

Groet, 10

Verzonden met Good Work (www.good.com)

Van: 10.2.e 10.2 (AMSDP) - KLM <10.2.e 10.2@klm.com>
 Datum: maandag 05 dec. 2016 11:58 AM
 Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e minienm.nl>; 10.2.e 10.2 - BSK
 <10.2.e minienm.nl>
 Onderwerp: Reward programma Schiphol

Beste Rob, 10.

Hierbij als achtergrond de juiste feiten inzake het Reward Programma.

10.2.g

Groet, 10.2

Verzonden vanaf mijn Samsung-apparaat

For information, services and offers, please visit our web site: <http://www.klm.com>. This e-mail and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only. If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), its subsidiaries and/or its employees shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt.
 Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (also known as KLM Royal Dutch Airlines) is registered in Amstelveen, The Netherlands, with registered number 33014286

Overzicht ARP programma's 2007 t/m 2016

Schiphol totaal en KLM, exclusief marketing support

10.2.g

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Schiphol Group
Jos Nijhuis
Postbus 7501
1118 ZG SCHIPHOL

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Economie en
Luchtvaartpolitiek

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e
Senior Beleidsmedewerker

10.2.e

10.2.e @minienm.

minuut

Airline Reward Programma

10.2.e

10.2.e
Getipt door / paraaf

Vervolg op

10.2.e
Vergeleken door

Rappeldatum
13 januari 2017

Verzonden door

Verzenddatum
13 januari 2017

10.2.e
Ondertekening door / paraaf

Verzendwijze

Na verzending retour aan

Afschrift aan

Adres

Datum
13 januari 2017

Classificatie

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/11986



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Schiphol Group
Jos Nijhuis
Postbus 7501
1118 ZG SCHIPHOL

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Economie en
Luchtvaartpolitiek

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
10.2.e

10.2.e

10.2. 10.2.e

Datum 13 januari 2017
Betreft Airline Reward Programma

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/11986

Geachte heer Nijhuis,

De Tweede Kamer heeft onze Staatssecretaris om nadere informatie verzocht over het Airline Reward Programma. In het Vervolg op het Algemeen Overleg (VAO) van 22 december jl. heeft onze Staatssecretaris de Kamer toegezegd om bij u na te gaan welke informatie gedeeld kan worden over dat programma. De Kamer is daarbij vooral benieuwd naar de omvang van de bedragen die zijn uitgekeerd. Om de Kamer een goed en volledig beeld te kunnen geven over het programma ontvang ik graag de volgende informatie van u:

- Algemene informatie: in ieder geval over de duur en het doel van het programma en hoeveel maatschappijen hier gebruik van hebben gemaakt.
- De voorwaarden voor deelname aan het programma.
- De bedragen die sinds de start van het programma per jaar zijn uitgekeerd. Indien mogelijk nader gespecificeerd per categorie en/ of luchtvaartmaatschappij.

Indien er zaken zijn waarover u niet kunt rapporten, bijv. wegens bedrijfsvertrouwelijkheid, dan verneem ik dat ook graag.

Ik stel het verder op prijs als ik bovengenoemde informatie voor 10 februari a.s. van u ontvang. Uiteraard zal ik u daarna op de hoogte houden hoe wij de Kamer hierover informeren.

Alvast dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

DE DIRECTIE LUCHTVAART
10.2.e

10.2.e

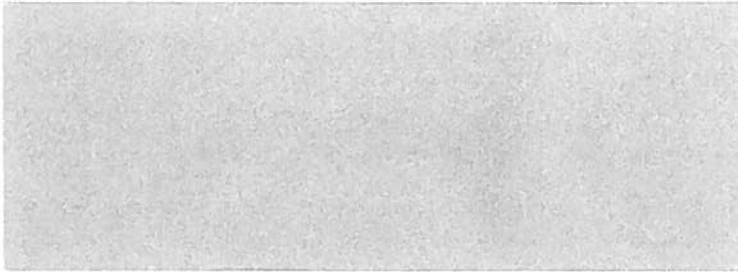
02 02 17

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



Schiphol
Group

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol



GESCHIED

-6 FEB. 2017



Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. De 10.2.e
Plesmanweg 1-0
2597 JG DEN HAAG

Telefoonnummer

020 - 10.2.e

Briefnummer

JN.2017.004

Bijlage

2

Faxnummer

Behandeld door

Uw schrijven d.d.
13 januari 2017

Schiphol,
1 februari 2017

Betreft: Airline Reward Programma

Geachte heer 10.2.e

Graag reageer ik op uw schrijven d.d. 13 januari 2017 waarin u op verzoek van uw Staatssecretaris vraagt om meer informatie over het Airline Reward Programma (ARP). In bijgaand schrijven treft u meer informatie over het doel, de voorwaarden van dit programma en de bedragen die zijn uitgekeerd sinds invoering van het programma in 2007.

Algemene informatie en doel

Het airline marketing beleid van Schiphol is er op gericht om, met een gebalanceerde aanpak, het netwerk op Schiphol te verbeteren en de connectiviteit van Nederland te versterken. Een van de instrumenten binnen het marketing beleid is het ARP. Via dit programma worden maatschappijen financieel ondersteund om nieuwe routes te openen en/of frequenties uit te breiden. Op deze manier ondersteunt het ARP de ontwikkeling van het netwerk op Schiphol.

Het programma is niet uniek. Concurrerende luchthavens in onze omgeving en over de hele wereld ondersteunen en stimuleren op deze manier luchtvaartmaatschappijen. Het programma staat voor alle luchtvaartmaatschappijen ter beschikking (non discriminatoir) en kent transparante voorwaarden (zie bijlage 1 voor de voorwaarden van het huidige programma en bijlage 2 voor het programma vanaf 1 april 2017). De voorwaarden van het programma worden jaarlijks, na consultatie met de luchtvaartmaatschappijen, vastgesteld. Het ARP wordt niet betaald uit de havengelden. Schiphol Group financiert het programma vanuit de niet-luchtvaartgebonden activiteiten.

Voorwaarden en werking

Het ARP bestaat uit een bijdrage per vertrekkende passagier, die achteraf wordt uitgekeerd. Deze bijdrage geldt voor maximaal twee jaar voor een nieuwe intercontinentale (long-haul) bestemming voor Schiphol. Voor een luchtvaartmaatschappij nieuwe intercontinentale route (dus niet een nieuwe bestemming voor Schiphol) geldt een maximum van één jaar. Het ARP stimuleert dus – in lijn met de afspraken over selectiviteit - nieuwe intercontinentale routes en nieuwe intercontinentale bestemmingen van luchtvaartmaatschappijen. Tot 31 maart 2017 geldt ook een ARP bijdrage voor nieuwe Europese bestemmingen voor Schiphol. Deze bijdrage

Bladnummer

2 / 2

Datum

1 februari 2017

is per 1 april 2017 afgeschaft en wordt er geen bijdrage meer toegekend voor nieuwe Europese bestemmingen. Sinds 2012 is de duur van het ARP maximaal twee jaar voor een nieuwe route en een jaar voor een uitbreiding van een bestaande intercontinentale route. Deze eerste jaren zijn het meest risicovol voor een luchtvaartmaatschappij om een nieuwe route te starten en Schiphol wil met behulp van het ARP de luchtvaartmaatschappij ondersteunen en zodoende het risico enigszins verlichten.

Een luchtvaartmaatschappij neemt het ARP in overweging in haar besluit om wel of niet een nieuwe route te starten; echter gegeven het bescheiden aandeel van het ARP op de totale operationele kosten van een nieuwe route is dit niet de belangrijkste factor in het besluitvormingsproces van een luchtvaartmaatschappij om wel of niet een nieuwe route op te starten.

ARP bedragen

10.1.c.

Schiphol kan geen informatie verstrekken over de ARP gelden per luchtvaartmaatschappij aangezien dit commercieel vertrouwelijke informatie is.

Tot slot

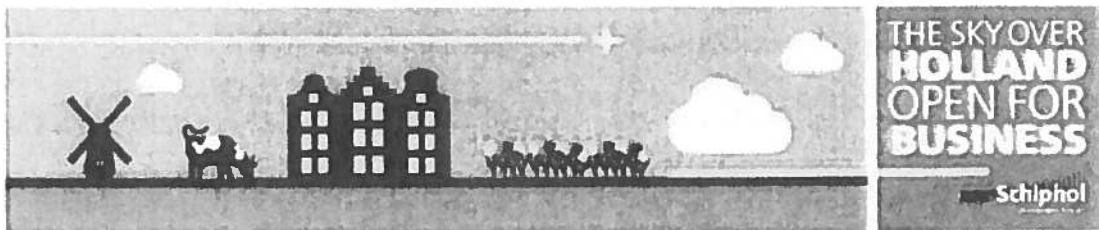
Samenvattend is het ARP een programma dat Schiphol heeft ingevoerd ter ondersteuning van het aantrekken van nieuwe bestemmingen om zodoende het netwerk op Schiphol te verbeteren en de mainport te versterken.

Ik ga ervan uit dat bovenstaande informatie u een beter beeld geeft van het ARP. Indien nodig ben ik graag bereid het programma en onze activiteiten in het kader van netwerkontwikkeling nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
10.2.e

* Dit aandeel is gebaseerd op de vluchten van KLM, KLM codeshare partners en Transavia. Transavia vluchten vallen in verschillende Alders segmenten aangezien dit afhankelijk is van welke bestemming wordt gevlogen. Echter Transavia is hier volledig opgenomen onder Segment 1 aangezien de meeste vluchten van Transavia die in aanmerking kwamen voor ARP in Segment 1 vallen.

BIJLAGE 2



Amsterdam Airport Schiphol Airline Reward Programme 1 April 2017

Amsterdam Airport Schiphol has an Airline Reward Programme (ARP) to stimulate the development of long-haul services to and from Amsterdam. The programme is targeted to strengthen the Mainport, which means rewarding the development of new long-haul destinations for Schiphol as well as new services on existing long-haul routes, thus reinforcing Amsterdam's position as a top-tier hub in Europe.

The ARP consists of two parts: a refund to the airline and a dedicated route marketing fund to be spent on generating sales for the airline on the new service. Half of the amount is a refund and the other half will be made available via the marketing fund. Both elements are calculated on a per departing passenger basis.

The route marketing fund, as part of the ARP, is Schiphol's tool for co-investing in market development and driving passenger awareness and demand for new services. It will provide money directly to marketing activities for the airline's new services.

Airline Reward Programme Refund & Marketing Fund		
Amount per departing passenger	Long-haul Year 1	Long-haul Year 2
New destination for Amsterdam Airport Schiphol	€ 7.50	€ 5.00
New destination for airline	€ 7.50	€ 0.00

These rewards apply to all eligible departing passengers (local boarding and transferring).

For more information:

Terms and conditions apply to the Airline Reward Programme, please refer to the following pages. If you are interested in the ARP, or would like to receive more details or a tailor-made calculation, please contact the Aviation Marketing Department:

Amsterdam Airport Schiphol
Aviation Marketing Department
P.O. Box 7501
1118 ZG Schiphol Airport
The Netherlands

Tel: + 31 20 601 3924
E-mail: aviationmarketing@schiphol.nl
Website: www.schiphol.com/routedevlopment

Terms & Conditions of the Airline Reward Programme Amsterdam Airport Schiphol

1. The Airline Reward Programme (ARP) only applies to long-haul flights.
2. For a new long-haul destination for Amsterdam Airport Schiphol, the ARP applies for a period of two years; for a new long-haul route for an airline, the ARP applies for a period of one year.
3. The Airline Reward Programme (ARP) only applies to regular scheduled passenger flights. Scheduled charter operations are eligible if the schedules are publicly published and can be booked directly by passengers other than via a tour operator.
4. The following applies:
 - a. A long-haul route is defined as a destination outside Europe, North Africa and the Levant that is served on a non-stop basis from Amsterdam Airport Schiphol.
 - b. Every airline launching service on a long-haul route that is new for that airline can be eligible for the ARP.
 - c. A new service may qualify for the ARP if it is flown at a minimum of one time per week for a continuous period of 20 weeks as a non-stop service.
 - d. An airline proposing to launch new long-haul flights that wishes to be eligible for the ARP may not have operated those flights in the previous twelve months.
 - e. To qualify for the second year, the airline must have operated the new service on a year-round basis in the second year.
 - f. In case an airline changes its route schedule, either by adding or altering a destination served (in the case of a multi-stop operation), the ARP only applies for the additional passengers departing from Amsterdam carried on the combined route in the first year.
 - g. For the first year the reward equals a € 7.50 per departing passenger of which half is a refund to the airline (€3.75) and half is put in the route marketing fund (€3.75).
 - h. For the second year the reward equals € 5.00 per departing passenger of which half is a refund to the airline (€2.50) and half is put in the route marketing fund (€2.50).
5. Part of this ARP is the creation of dedicated marketing funds for new services. Amsterdam Airport Schiphol will contribute money to these funds on a per eligible passenger basis for qualifying flights. The money in the funds can then be used for activities that raise awareness or sales of the new service. The use and delivery of the marketing money is described below:
 - a. Marketing fund money is to be used only on activities that will promote awareness, create publicity and raise sales of new flights from/to Amsterdam Airport Schiphol. Marketing fund money may be used on a wide range of actions in agreement with Amsterdam Airport Schiphol, including the following list of activities which are 'pre-approved':
 - i. Billboard or other outdoor advertising
 - ii. Television, radio, newspaper, magazine or other print advertising
 - iii. Travel agent educational actions, incentive promotions or events
 - iv. Travel media familiarisations, promotions or events
 - v. Sponsorship of a relevant event or function that targets a specific market of potential travellers, sellers or opinion leaders
 - vi. Internet advertising (other than on the airline's own website), or other online campaigns and promotions and their associated external costs
 - vii. Competitions, give-aways or merchandising directed at marketing the new route
 - viii. Co-sponsoring with national or regional tourism boards
 - b. Other activities may be eligible for marketing fund money if agreed with Amsterdam Airport Schiphol prior to commencement.
 - c. All actions to be funded from ARP marketing funds must be agreed with Amsterdam Airport Schiphol prior to commencement and be included in a Marketing Plan.
 - d. An airline is allowed an 18 month period from the beginning of a new service to deliver marketing activities that are paid for from ARP marketing funds. Unused money at the end of this period will be retained by Amsterdam Airport Schiphol.

BIJLAGE 2

- e. Amsterdam Airport Schiphol reserves the right to require examples and proof of marketing activities related to the routes rewarded through the marketing fund of the ARP.
- 6. The ARP only applies to an airline if its departing passenger volume at Amsterdam Airport Schiphol has grown in total in comparison to the previous year.
- 7. The ARP has a maximum reward of € 1.5 million per airline per year.
- 8. Changes of a route between alliance-partners or joint ventures are excluded from the ARP.
- 9. If an airline contracts another airline, either as a franchise, operating company or as (full) lease operation, this will be considered to be one airline company.
- 10. Chapter-2 aircraft and marginally compliant Chapter-3 aircraft are excluded from the ARP. These are aircraft which are certified in accordance with the noise standards of ICAO Annex 16 Chapter 2 or Chapter 3 for which the margin of the sum of the three certification noise levels, relative to the sum of the three applicable ICAO Annex 16 Chapter 3 certification noise limits, is less than 5 EPNdB.
- 11. The airline is responsible for obtaining the necessary slots at Amsterdam and traffic rights in the Netherlands.
- 12. If two airlines apply for the same new destination, the ARP will apply to the first airline to announce and open the route for sales and which complies with the terms and conditions.
- 13. The application for the ARP by the airline must be done in writing by completing the application form. Applications for the ARP must be received no later than 60 days from the commencement of services to be eligible.
- 14. Payment of ARP rewards and marketing funds will be to the airline's bank account as nominated on the application form.
- 15. The refund for the first year of operation will be paid no more than 60 days after one full year of operation or after 20 weeks of operation in the case of a seasonal service. The refund for the second year of operation will be paid no more than 60 days after the second year of operation.
- 16. There will be no interest compensation applicable on the reward.
- 17. The airline must fully comply with the terms and conditions published in the Schiphol Airport Charges & Conditions of Amsterdam Airport Schiphol.
- 18. The reward will not be paid to the airline in case the airline has not followed the payment obligations as mentioned in the Schiphol Airport Charges & Conditions of Amsterdam Airport Schiphol.
- 19. Money from Amsterdam Airport Schiphol ARP funds may not be used, either in part or in whole, on actions that contravene usual community behavioural standards, illegal activities or activities that could bring Schiphol into disrepute.
- 20. Amsterdam Airport Schiphol reserves the right to use the ARP and all related matters for promotional purposes.
- 21. Amsterdam Airport Schiphol reserves the right to review and modify the application and rewards of the ARP.
- 22. Amsterdam Airport Schiphol reserves the right to refuse and/or withdraw any application to the ARP that does not meet the terms and conditions mentioned above.
- 23. Amsterdam Airport Schiphol's decision on all above matters relating to the ARP is final.

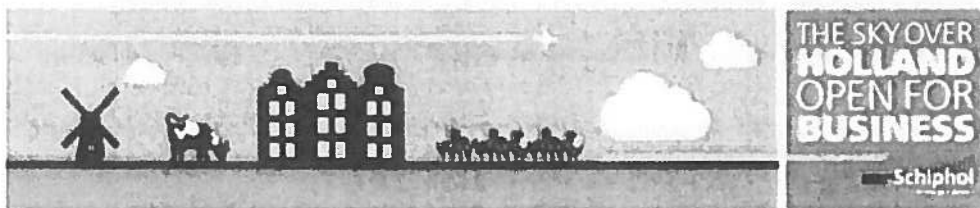
BULAGE 2

24. The ARP is subject to and may be modified or terminated in accordance with all applicable laws and mandatory or other directions of competent authorities.

25. Amsterdam Airport Schiphol shall not be liable for any costs, expenses or damages in relation to or resulting from the above programme.

26. This ARP is valid as of 1 April 2017.

BIJLAGE 1



Amsterdam Airport Schiphol Airline Reward Programme 1 April 2016

Amsterdam Airport Schiphol has an Airline Reward Programme (ARP) to stimulate the development of new air services to and from Amsterdam. The programme is targeted to strengthen the Mainport, which means rewarding the development of new destinations for Schiphol as well as more frequencies on existing long-haul routes, thus reinforcing Amsterdam's position as a top-tier hub in Europe.

The ARP consists of two parts: a refund to the airline and a dedicated route marketing fund to be spent on generating sales for airlines on the new or expanded service. Both elements are calculated on a per departing passenger basis.

The route marketing fund, as part of the ARP, is Schiphol's tool for co-investing in market development and driving passenger awareness and demand for new services. It will provide money directly to marketing activities for the airline's new services.

Airline Reward Programme Refund & Marketing Fund				
Amount per departing local boarding passenger	Long-haul Year 1	Long-haul Year 2	Short & medium-haul Year 1	Short & medium-haul Year 2
New destination for Amsterdam Airport Schiphol	€ 5.00 + € 5.00	€ 2.50 + € 2.50	€ 5.00 + € 5.00	€ 2.50 + € 2.50
New destination for airline	€ 5.00 + € 5.00	€ 2.50 + € 2.50	-	-
Additional frequencies on existing route	€ 5.00 + € 5.00	-	-	-

The reward per transfer passengers amounts to 50% of the amount per local boarding passenger.

For more information:

Terms and conditions apply to the Airline Reward Programme, please refer to the following pages. If you are interested in the ARP, or would like to receive more details or a tailor-made calculation, please contact the Aviation Marketing Department:

Amsterdam Airport Schiphol
Aviation Marketing Department
P.O. Box 7501
1118 ZG Schiphol Airport
The Netherlands

Telephone + 31 20 601 3924
E-mail aviationmarketing@schiphol.nl
Website www.schiphol.com/routedevlopment

Terms & Conditions of the Airline Reward Programme Amsterdam Airport Schiphol

1. The programme makes a distinction between short & medium haul flights and long-haul flights.
2. The Airline Reward Programme (ARP) only applies to regular scheduled passenger flights. Scheduled charter operations are eligible if the schedules are publicly published and can be booked directly by passengers other than via a tour operator.
3. With regard to short & medium-haul flights the following applies:
 - a. Short & medium-haul flights include all flights to Europe, North Africa and the Levant. Please refer to map further down.
 - b. Every airline operating flights to a new destination for Amsterdam Airport Schiphol will be eligible for the ARP. To qualify as a new destination, a service must be operated with a minimum of 3 weekly flights for a minimum of 20 weeks. This service may not have been flown with a minimum of 3 weekly flights in the previous season and/or the previous 12 months by any airline.
 - c. An airline which expands its existing service to a minimum of 3 weekly flights is also eligible for a reward for a new destination, provided that this new destination is not operated by any other airline with a minimum of 3 weekly flights.
 - d. A new seasonal service may qualify for the ARP if it is flown at a minimum of three times per week for a continuous period of 20 weeks as a non-stop service. A seasonal service to a new destination will not be rewarded in the second year of operating this new destination.
 - e. An airline which expands its seasonal operation to a year-round operation to a new destination with a minimum of 3 weekly flights for a minimum of 20 weeks, qualifies for a reward for this first new season, provided that there is no other airline operating to this destination with a minimum of 3 weekly flights in this new season.
 - f. The reward equals a refund of € 5.00 per departing local boarding passenger carried in the first year after the launch of the new destination and an amount of € 5.00 per departing local boarding passenger carried in the first year after the launch of the new destination which is placed in a marketing fund.
 - g. For the second year of operation after the launch of the new destination, the reward amounts to a refund of € 2.50 per departing local boarding passenger and an amount of € 2.50 per departing local boarding passenger which is placed in a marketing fund.
 - h. The reward equals a refund of € 2.50 per departing transfer passenger carried in the first year after the launch of the new destination and an amount of € 2.50 per departing transfer passenger carried in the first year after the launch of the new destination which is placed in a marketing fund.
 - i. For the second year of operation after the launch of the new destination, the reward amounts to a refund of € 1.25 per departing transfer passenger and an amount of € 1.25 per departing transfer passenger which is placed in a marketing fund.
 - j. In case of expansion of a seasonal operation as referred to in section 3e, the reward equals a refund of € 5.00 per departing local boarding passenger carried in this first season and an amount of € 5.00 per departing local boarding passenger carried in this first season which is placed in a marketing fund. The reward equals a refund of € 2.50 per departing transfer passenger carried in this first season and an amount of € 2.50 per departing transfer passenger carried in this first season which is placed in a marketing fund. No reward is applicable for subsequent seasons.
4. With regard to long-haul flights the following applies:
 - a. A long-haul route is defined as a destination outside Europe, North Africa and the Levant that is served on a non-stop basis from Amsterdam Airport Schiphol. Please refer to map further down.
 - b. Every airline starting a minimum of 1 weekly flight on a new long-haul route for that airline, or adding a minimum of 1 weekly extra flight to its existing long-haul passenger route to Schiphol will be eligible for the ARP.
 - c. A new service may qualify for the ARP if it is flown at a minimum of one time per week for a continuous period of 20 weeks as a non-stop service.

BIJLAGE 1

- d. An airline which expands its seasonal operation to a year-round operation with a minimum of 1 weekly flight for a minimum of 20 weeks, qualifies for a reward for this new service.
 - e. An airline proposing to launch new long-haul flights that wishes to be eligible for the ARP may not have operated those flights in the previous twelve months.
 - f. Every airline adding new flights to its existing long-haul route will be eligible for the ARP and will be rewarded for the additional number of passengers in comparison to the previous year on that route.
 - g. In case an airline changes its route schedule, either by adding or altering a destination served (in the case of a multi-stop operation), the ARP only applies for the additional passengers departing from Amsterdam carried on the combined route in the first year.
 - h. An airline which changes a seasonal service to a year-round operation will qualify for the ARP for the extra passengers added, as of the beginning of the previously unflown season.
 - i. The reward equals a refund of € 5.00 per departing local boarding passenger carried in the first year after the start of the new or additional flights and an amount of € 5.00 per departing local boarding passenger carried in the first year after the launch of the new or additional flights which is placed in a marketing fund.
 - j. For the second year of operation after the start of a new long-haul route, the reward amounts to a refund of € 2.50 per departing local boarding passenger and an amount of € 2.50 per departing local boarding passenger which is placed in a marketing fund.
 - k. The reward equals a refund of € 2.50 per departing transfer passenger carried in the first year after the launch of the new or additional flights and an amount of € 2.50 per departing transfer passenger carried in the first year after the launch of the new or additional flights which is placed in a marketing fund.
 - l. For the second year of operation after the launch of the new long-haul route, the reward amounts to a refund of € 1.25 per departing transfer passenger and an amount of € 1.25 per departing transfer passenger which is placed in a marketing fund.
 - m. In case of expansion of a seasonal operation as referred to in section 4d, the reward equals a refund of € 5.00 per departing local boarding passenger carried in this first season and an amount of € 5.00 per departing local boarding passenger carried in this first season which is placed in a marketing fund. The reward equals a refund of € 2.50 per departing transfer passenger carried in this first season and an amount of € 2.50 per departing transfer passenger carried in this first season which is placed in a marketing fund. No reward is applicable for subsequent seasons.
5. Part of this ARP is the creation of dedicated marketing funds for new or qualifying additional services. Amsterdam Airport Schiphol will contribute money to these funds on a per eligible passenger basis for qualifying flights. The money in the funds can then be used for activities that raise awareness or sales of the new service. The use and delivery of the marketing money is described below:
- a. Marketing fund money is to be used only on activities that will promote awareness, create publicity and raise sales of new flights from/to Amsterdam Airport Schiphol. Marketing fund money may be used on a wide range of actions in agreement with Amsterdam Airport Schiphol, including the following list of activities which are 'pre-approved':
 - i. Billboard or other outdoor advertising
 - ii. Television, radio, newspaper, magazine or other print advertising
 - iii. Travel agent educational actions, incentive promotions or events
 - iv. Travel media familiarisations, promotions or events
 - v. Sponsorship of a relevant event or function that targets a specific market of potential travellers, sellers or opinion leaders
 - vi. Internet advertising (other than on the airline's own website), or other online campaigns and promotions and their associated external costs
 - vii. Competitions, give-aways or merchandising directed at marketing the new route
 - viii. Co-sponsoring with national or regional tourism boards
 - b. Other activities may be eligible for marketing fund money if agreed with Amsterdam Airport Schiphol prior to commencement.
 - c. All actions to be funded from ARP marketing funds must be agreed with Amsterdam Airport Schiphol prior to commencement and be included in a Marketing Plan.

BIJLAGE 1

- d. An airline is allowed an 18 month period from the beginning of a new service to deliver marketing activities that are paid for from ARP marketing funds. Unused money at the end of this period will be retained by Amsterdam Airport Schiphol.
 - e. Amsterdam Airport Schiphol reserves the right to require examples and proof of marketing activities related to the routes rewarded through the marketing fund of the ARP.
- 6. The ARP only applies to an airline if its departing passenger volume at Amsterdam Airport Schiphol has grown in total in comparison to the previous year.
 - 7. The ARP has a maximum reward of € 1.5 million per airline per year.
 - 8. Changes of a route between alliance-partners or joint ventures are excluded from the ARP.
 - 9. If an airline contracts another airline, either as a franchise, operating company or as (full) lease operation, this will be considered to be one airline company.
 - 10. Chapter-2 aircraft and marginally compliant Chapter-3 aircraft are excluded from the ARP. These are aircraft which are certified in accordance with the noise standards of ICAO Annex 16 Chapter 2 or Chapter 3 for which the margin of the sum of the three certification noise levels, relative to the sum of the three applicable ICAO Annex 16 Chapter 3 certification noise limits, is less than 5 EPNdB.
 - 11. The airline is responsible for obtaining the necessary slots at Amsterdam and traffic rights in the Netherlands.
 - 12. If two airlines apply for the same new destination, the ARP will apply to the first airline to announce and open the route for sales and which complies with the terms and conditions.
 - 13. The application for the ARP by the airline must be done in writing by completing the application form. Applications for the ARP must be received no later than 60 days from the commencement of services to be eligible.
 - 14. Payment of ARP rewards and marketing funds will be to the airline's bank account as nominated on the application form.
 - 15. The refund for the first year of operation of the new/extra flights will be paid no more than 60 days after one full year of operation or after 20 weeks of operation in the case of a seasonal service. The refund for the second year of operation of the new/extra flights will be paid no more than 60 days after the second year of operation.
 - 16. There will be no interest compensation applicable on the reward.
 - 17. The airline must fully comply with the terms and conditions published in the Schiphol Airport Charges & Conditions of Amsterdam Airport Schiphol.
 - 18. The reward will not be paid to the airline in case the airline has not followed the payment obligations as mentioned in the Schiphol Airport Charges & Conditions of Amsterdam Airport Schiphol.
 - 19. Money from Amsterdam Airport Schiphol ARP funds may not be used, either in part or in whole, on actions that contravene usual community behavioural standards, illegal activities or activities that could bring Schiphol into disrepute.
 - 20. Amsterdam Airport Schiphol reserves the right to use the ARP and all related matters for promotional purposes.
 - 21. Amsterdam Airport Schiphol reserves the right to review and modify the application and rewards of the ARP.

BIJLAGE 1

22. Amsterdam Airport Schiphol reserves the right to refuse and/or withdraw any application to the ARP that does not meet the terms and conditions mentioned above.

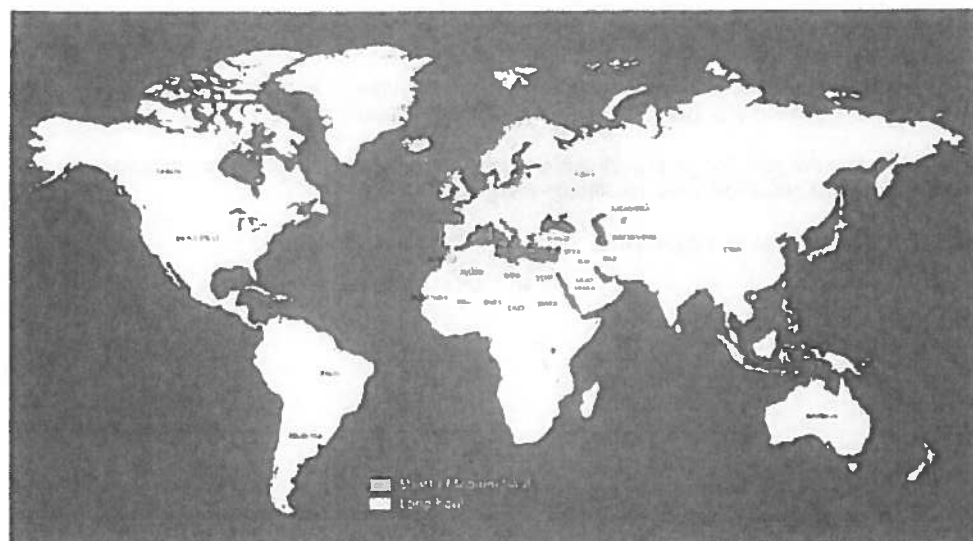
23. Amsterdam Airport Schiphol's decision on all above matters relating to the ARP is final.

24. The ARP is subject to and may be modified or terminated in accordance with all applicable laws and mandatory or other directions of competent authorities.

25. Amsterdam Airport Schiphol shall not be liable for any costs, expenses or damages in relation to or resulting from the above programme.

26. This ARP is valid as of 1 April 2016.

Overview of short-haul, medium-haul and long-haul destinations



Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: ARP
Datum: maandag 20 februari 2017 09:22:29

Prima, staat in mijn agenda.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Adviseur public affairs
+31 6 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl]
Verzonden: maandag 20 februari 2017 8:37
Aan: 10.2.e <10.2.e schiphol.nl>
Onderwerp: RE: ARP

Hi 10.2, dank voor je reactie. Ik bel je in de middag om 14.00. Komt dat uit?

Gr. 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work (www.blackberry.com)

Van: 10.2.e <10.2.e schiphol.nl<mailto:10.2.e schiphol.nl>>
Datum: maandag 20 feb. 2017 7:44 AM
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
<10.2.e 10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl>>, 10.2. :
<10.2. y@schiphol.nl<mailto:10.2. @schiphol.nl>>
Onderwerp: RE: ARP

Dank ik schakel vandaag even met 10.2.e.

Verzonden met BlackBerry Work (www.blackberry.com)

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e 10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl>>
Datum: zondag 19 feb. 2017 9:59 PM
Aan: 10.2. : <10.2. y@schiphol.nl<mailto:10.2. @schiphol.nl>>
Kopie: 10.2.e <10.2.e schiphol.nl<mailto:10.2.e schiphol.nl>>
Onderwerp: RE: ARP

Zal ik doen. Ik had 10.2. al een berichtje gestuurd.

Veel dank voor je snelle reactie en fijne vakantie gewenst!

Groet, 10.2.e

Van: 10.2. : [mailto:10.2. @schiphol.nl]
Verzonden: zondag 19 februari 2017 21:57
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
CC: 10.2.e
Onderwerp: Re: ARP
Urgentie: Hoog

Beste 10.2.e ik heb jouw vraag doorgezet aan 10.2.e is de directeur Marketing en

verantwoordelijk voor het ARP. Wil je morgen met 10.2 hierover bellen? Ik ben namelijk op vakantie deze week. Zij kunnen jou inhoudelijk het beste verder helpen.

Groet
10.2.

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com<<http://www.blackberry.com>>)

Van: "10.2.e 10.2.e - DGB"
<10.2.e 10.2.e minienm.nl<<mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl>>>
Verzonden: 19 feb. 2017 21:38
Aan: "10.2. y" <10.2. y@schiphol.nl<<mailto:10.2. y@schiphol.nl>>>
Onderwerp: ARP

Beste 10.2.e 11.1

Ik bel je hier morgenmiddag over.

Hartelijke groet,
10.2.e 10.2.e
Senior Beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag
Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag
.....

T: 070 10.2.e
M: 06 10.2.e
@: 10.2.e 10.2.e minienm.nl<<mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl>>
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm<<http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm>>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

P: Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

P: Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

P: Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e 10.2. - DGB
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Tekst ARP
Datum: vrijdag 2 juni 2017 10:50:23
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)
[image004.jpg](#)
[image005.jpg](#)

Beste 10.2. , ik zou je nog op de hoogte houden van het antwoord op de vraag over het ARP. Hierbij het antwoord dat bij ons volgende week de lijn in gaat. Ik heb in de beantwoording aangesloten bij de informatie die onze staatssecretaris ook met de kamer heeft gedeeld (met daarin o.a. de verdeling over de segmenten over de afgelopen 10 jaar ipv de afgelopen 5 jaar van het ARP). Mocht je hier nog vragen over hebben dan hoor ik dat graag. Groet, 10.2.e

Vraag 14

Klopt het dat de inzet van het Reward-programma sinds 2009 is gewijzigd van kwaliteitsgedreven naar volume-gedreven? Zo nee, wat is dan momenteel het uitgangspunt? Zo ja, zou het selectiviteitsbeleid ondersteund kunnen worden wanneer dit programma weer kwaliteitsgedreven zou worden?

Antwoord 14

11.1

Van: 10.2.e [mailto:10.2.e@schiphol.nl]
Verzonden: woensdag 24 mei 2017 12:44
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
CC: 10.2.e - DGB
Onderwerp: Tekst ARP
 Beste 10.2.e

Naar aanleiding van ons gesprek gisteravond stuur ik je onze nadere uitleg bij het Reward Programme n.a.v. de Kamervragen. Mocht je nog nadere uitleg wensen, bel of mail me dan gerust even. Drijfveer van het Reward programma is altijd geweest om de netwerk van bestemmingen van Schiphol en daarmee Nederland te versterken. Sinds de invoering van het Reward programma in 2007 hebben wel wijzigingen plaatsgevonden in de voorwaarden en werking van het programma. Zo werden tot 2009 incentives voor nieuwe intercontinentale vluchten uitgekeerd op basis van het aantal vliegtuigbewegingen en voor Europese bestemmingen op basis van passagiersaantallen. In 2009 is dit gelijkgetrokken. Reden hiervoor was onder andere de toenmalige financieel-economische crisis en vliegbelasting waardoor het aantal passagiers op Schiphol sterk terugliep.

Het programma ondersteunt de uitgangspunten van het selectiviteitsbeleid. De cijfers bevestigen dat ook. 10.2.g

De netwerkkwaliteit van Schiphol is dan ook in de afgelopen jaren fors toegenomen. Dit is recent ook bevestigd door SEO. Na Frankfurt bekleedt Schiphol de tweede plek in de globale Hub Connectivity Index. Ten opzichte van 2004 is de hubconnectiviteit met 76% gegroeid. Overigens heeft Schiphol aan de luchtvaartmaatschappijen voorgesteld om het Reward programma, gegeven de beperkte capaciteit tot 2020, per de volgende tariefperiode (vanaf 1 april 2018) tot nader bericht op te schorten.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Adviseur public affairs

Tel: (+31) 6 10.2.e

Locatiecode: 01-23

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol

Evert van de Beekstraat 202

1118 CP Schiphol

10.2.e



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: telefonische afspraak
Datum: maandag 8 januari 2018 08:43:27

Prima.

Groet,
10.2.e 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e <10.2.e@schiphol.nl>
Datum: zaterdag 06 jan. 2018 2:19 PM
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e 10.2.e minienm.nl>, 10.2.e 10.2.e
Kopie: 10.2.e 10.2.e <10.2.e schiphol.nl>
Onderwerp: RE: telefonische afspraak

Hi 10.2.e

Valt niet onder Wob-verzoek

Groet
10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e 10.2.e minienm.nl>
Datum: vrijdag 05 jan. 2018 11:41 AM
Aan: 10.2.e 10.2.e 10.2.e !e schiphol.nl>
Kopie: 10.2.e <10.2.e@schiphol.nl>, 10.2.e 10.2.e <10.2.e schiphol.nl>
Onderwerp: RE: telefonische afspraak

Beste 10.2.

Valt niet onder Wob-verzoek

Groet, 10.2.e 10.2.e
Senior beleidsmedewerker
Directie Luchtvaart
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T: 070 10.2.e
M: 06 10.2.e
@: 10.2.e 10.2.e minienm.nl
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

10.2.e
Van: 10.2.e 10.2.e [mailto:schiphol.nl]
Verzonden: donderdag 4 januari 2018 14
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
CC: 10.2.e ; 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: telefonische afspraak

Hi 10.2.e

Valt niet onder Wob-verzoek

Wij (10.2.e 10.2. en ikzelf) zouden graag even met jou telefonisch overleg hebben over de volgende onderwerpen:

- Totstandkoming benchmarks onder de nieuwe Wet luchtvaart/vaststelling peergroup, kwaliteitsindicatoren en model voor een kostenbenchmark
- Opzet van het exploitatieverslag
- Tussentijdse wijziging operationele voorwaarden onder de nieuwe Wet luchtvaart

Schikt het jou aanstaande maandag of dinsdag?

Hoor het graag,

Groeten,

10.2.



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e 10.2. -DGB
Aan: 10.2.e 10.2.e -DGB
Onderwerp: FW: AANTEKENINGEN geluidrestricties gesprek Michael
Datum: maandag 17 september 2018 10:36:47

Dit is de enige mailwisseling in mijn map over uitfasering waarin ook gesproken wordt over de tarieven.

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 31 oktober 2017 08:16
Aan: 10.2.e schiphol.nl>; 10.2.e
10.2.e @schiphol.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: AANTEKENINGEN geluidrestricties gesprek 10.2.e

Akkoord!

Van: 10.2.e @schiphol.nl]
Verzonden: dinsdag 31 oktober 2017 08:15
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e minienm.nl>; 10.2.e
10.2.e @schiphol.nl>
CC: 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: AANTEKENINGEN geluidrestricties gesprek 10.2.e |

Dag allen,

Valt niet onder Wob-verzoek

Dus laten we ergens tussen 13:00-13:30 aanhouden Valt niet onder Wob- Ik zal jullie dan
allen inbellen. Akkoord? verzoek

Gr, 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e minienm.nl>
Datum: dinsdag 31 okt. 2017 8:03 AM
Aan: 10.2.e schiphol.nl>; 10.2.e
10.2.e @schiphol.nl>
Kopie: 10.2.e - DGB 10.2.e r@minienm.nl>
Onderwerp: RE: AANTEKENINGEN geluidrestricties gesprek Michael

Hoi 10.2.e

Dank voor jullie mails en excuus voor de late reactie.

Valt niet onder Wob-verzoek

Valt niet onder Wob-verzoek

Dit betreft nu de uitgangspunten voor een analyse naar varianten van een aangescherpt verbod. Is een analyse naar verdergaande differentiatie van tarieven in net zo heldere uitgangspunten te vatten? Immers, zoals ook al eerder met elkaar gewisseld, we moeten ons denk ik niet blind staren op alleen de harde/negatieve benadering maar ook op de meer subtiele benadering van belonen/stimuleren.

Schikt het misschien om vandaag even telefonisch contact te hebben over bovenstaande drie punten? Dan bespreken Michael en ik de nachtvariant donderdag. Ik zou vandaag kunnen bellen tussen 8:30-9:00 uur, 12:00-14:00 uur en tussen 14:30-15:00 uur.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e @schiphol.nl]
Verzonden: donderdag 26 oktober 2017 07:53
Aan: 10.2.e @schiphol.nl>; 10.2.e 10.2.e - DGB
<10.2.e minienm.nl>
CC: 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: AANTEKENINGEN geluidrestricties gesprek 10.2.e

Ha 10.2.e

Valt niet onder Wob-verzoek

Gr,
10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 1 @schiphol.nl>
Datum: woensdag 25 okt. 2017 5:52 PM
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB' <10.2.e minienm.nl>
Kopie: 10.2.e schiphol.nl>, 10.2.e - DGB
10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: AANTEKENINGEN geluidrestricties gesprek 10.2.e

Goedemiddag 10.2.e

Valt niet onder Wob-verzoek

Valt niet onder Wob-verzoek

Valt niet onder Wob-verzoek

Vriendelijke groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [<mailto:10.2.e@minienm.nl>]
Verzonden: Tuesday, October 24, 2017 10:39 AM
Aan: 10.2.e schiphol.nl; 10.2.e) - DGB
10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e @schiphol.nl>
Onderwerp: RE: AANTEKENINGEN geluidrestricties gesprek 10.2.e

10.2.e
Valt niet onder Wob-verzoek

10.2.e

Van: 10.2.e schiphol.nl
Verzonden: maandag 23 oktober 2017 14:02
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e@minienm.nl>; 10.2.e)
- DGB 10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e @schiphol.nl>
Onderwerp: RE: AANTEKENINGEN geluidrestricties gesprek 10.2.e

Dag 10.2.e

Valt niet onder Wob-verzoek

Mvg,
10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e@minienm.nl]
Verzonden: Monday, October 09, 2017 1:33 PM
Aan: 10.2.e @schiphol.nl>; 10.2.e @minienm.nl>) - DGB
CC: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e@minienm.nl>
Onderwerp: AANTEKENINGEN geluidrestricties gesprek Michael

Heren,

Zie hieronder mijn aantekeningen van het gesprek. Wat jullie betreft een correcte weergave?

Valt niet onder Wob-verzoek

De resultaten van punt 2. zijn denk ik handig om mondeling te bespreken.
Delen jullie dat beeld? Is het realistisch om over 2 weken een gesprek te plannen?

Groet,
10.2.e

1. Operationele restricties (verbod)

- Valt niet onder Wob-verzoek

2. Verdere differentiatie van tarieven

- 10.2.e bekijkt hoe de categorie-indeling anders kan worden gedefinieerd en welke aantallen/maatschappijen dat per categorie oplevert.
- Check intern AAS: in hoeverre kan worden ingeschat wat de gevolgen van verdere differentiatie zijn?

10.2.e

Senior beleidsmedewerker

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Directoraat-Generaal Bereikbaarheid

Directie Luchtvaart / Afd. Luchthavenontwikkeling en Milieu

Rijnstraat 8 | Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

+31 6 10.2.e

10.2.e

minienm.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e 10.2. - DGB
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing
Datum: maandag 17 september 2018 10:41:46
Bijlagen: [Stand van zaken Tarifiering.pdf](#)

Op basis van deze mailwisseling is ons gesprek op AAS tot stand gekomen.

Valt niet onder Wob-verzoek

De presentatie van AAS (bijgevoegd) is vertrouwelijk gedeeld.

Van: 10.2.e <10.2.e@schiphol.nl>
Verzonden: woensdag 23 mei 2018 08:53
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e@minienm.nl>
Onderwerp: RE: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing

V
al
t

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [<mailto:10.2.e@minienm.nl>]
Verzonden: Wednesday, May 23, 2018 8:52 AM
Aan: 10.2.e <10.2.e@schiphol.nl>
Onderwerp: RE: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing

Val
t
niet

Van: 10.2.e <10.2.e@schiphol.nl>
Verzonden: woensdag 23 mei 2018 08:46
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e@minienm.nl>
Onderwerp: RE: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing

Hoi 10.2.e

Valt niet onder Wob-verzoek

Gr.
10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [<mailto:10.2.e@minienm.nl>]
Verzonden: Wednesday, May 23, 2018 8:37 AM
Aan: 10.2.e <10.2.e@schiphol.nl>
Onderwerp: RE: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing

Hoi 10.2.e
Valt niet onder Wob-verzoek

10.2.e

Van: 10.2.e schiphol.nl>

Verzonden: woensdag 23 mei 2018 08:29

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e@minienm.nl>

Onderwerp: RE: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing

Ha 10.2.e

Valt niet onder Wob-verzoek

Gr,
10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [<mailto:10.2.e@minienm.nl>]

Verzonden: Wednesday, May 23, 2018 8:07 AM

Aan: 10.2.e [@schiphol.nl](mailto:10.2.e@schiphol.nl)>

Onderwerp: RE: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing

Ha 10.2.e

10.2.g

Gisterenmiddag is overigens bijgevoegde motie aangenomen. De versie die in stemming is gebracht is anders dan de versie die vorige week in het debat werd ingediend. D66 en CU hebben er kennelijk voor gekozen om het onderdeel 'uitfasering' voor dit moment achterwege te laten. Wij moeten in een Kamerbrief binnenkort wel terugkomen op de juridische mogelijkheden om uit te faseren o.b.v. mate van vervuiling (competentie nationaal vs EU). In de motie staat nu centraal het differentiëren naar klimaatimpact. Dat levert vast al de nodige gespreksstof op voor een overleg.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB

Verzonden: vrijdag 18 mei 2018 12:51

Aan: 10.2.e schiphol.nl>

Onderwerp: RE: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing

Hoi 10.2.e

Valt niet onder Wob-verzoek

10.2.e

Van: 10.2.e schiphol.nl>

Verzonden: vrijdag 18 mei 2018 11:16

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e minienm.nl>

Onderwerp: RE: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing

Ila 10.2.e

Valt niet onder Wob-verzoek

Gr.
10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e minienm.nl]

Verzonden: Thursday, May 17, 2018 9:29 PM

Aan: 10.2.e @schiphol.nl>

Onderwerp: RE: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing

Ha 10.2.e

Veel dank voor het doorsturen. Onafhankelijk van de mogelijke relatie met de vliegbelasting, zou ik graag binnenkort een keer met jou/jullie willen brainstormen over de mogelijkheden om andere elementen van duurzaamheid te betrekken bij de tarieven. Mogelijk dat ik dan daarvoor ook collega's mee kan nemen die alles weten van de tarievenregelgeving en van duurzaamheid.

Staan jullie hiervoor open?

Groet,
10.2.e

Van: 1 @schiphol.nl>

Verzonden: donderdag 17 mei 2018 16:41

Aan: 10.2.e de (IZV/VB) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e

<10.2.e schiphol.nl>; 10.2.e @schiphol.nl>

CC: 1) (IZV/VB) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e

(AFP/ANALYSE) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e schiphol.nl>; 10.2.e

10. - DGB <10.2.e minienm.nl>; 10.2.e 10.2.e - DGB

<10.2.e minienm.nl>; 10.2.e VB) 10.2.e @minfin.nl>

Onderwerp: RE: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing

Dag allen.

Ik zou de slides nog nasturen die ik vorige week heb gepresenteerd. dank voor de reminder 10.2.e Hierbij. Graag wel vertrouwelijk behandelen. Details omtrent respons vanuit de consultatie zijn geen publieke informatie.

Mvg.
10.2.e

Van: 10.2.e IZV/VB) [10.2.e @minfin.nl]

Verzonden: Wednesday, May 02, 2018 5:02 PM

Aan: 10.2.e <10.2.e schiphol.nl>; 10.2.e @schiphol.nl>

CC: 10.2.e /VB) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e

(AFP/ANALYSE) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e schiphol.nl>; 10.2.e ,

10.2.e @schiphol.nl>; 10.2.e 10. - DGB <10.2.e minienm.nl>;

10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e minienm.nl>; 10.2.e (IZV/VB)

10.2.e @minfin.nl>

Onderwerp: RE: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing

Beste 10.2.e

Bij deze nodig ik jullie uit voor een bijeenkomst op 9 mei van 13.30 uur tot 15.30 uur bij het Ministerie van Financiën, Kievitzaal in het vergadercentrum.

Wij zouden het graag willen hebben over het ontwerp van een belasting per vliegtuig in relatie tot de bestaande heffingensystematiek. Dit is ook van belang voor de uitvoerbaarheid.

Ik zal ook een vergaderverzoek via outlook versturen en de deelnemers aanmelden. Er zijn parkeergelegenheden aanwezig onder het Ministerie, maar wel in de directe omgeving.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Financiën

DGFZ/IZV

Korte Voorhout 7 | Kamer S 2.14

Postbus 20201 | 2500 EE | Den Haag

T (070) 10.2.e

M 00 31 10.2.e

10.2.e @minfin.nl

www.minfin.nl

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB

Verzonden: woensdag 2 mei 2018 16:44

Aan: 10.2.e 10.2.e

CC: 10.2.e LV/VB); 10.2.e) (IZV/VB); 10.2.e)
(AFP/ANALYSE); 10.2.e ; 10.2.e 10. - DGB

Onderwerp: RE: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing

Beste 10.2.e

9 mei om 13:00 uur lijkt te kunnen. Ik stel voor dat we elkaar treffen bij het ministerie van FIN en dat één van de collega's van FIN een uitnodiging stuurt met exacte locatie.

Dank voor het snelle schakelen!

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e schiphof.nl>

Verzonden: woensdag 2 mei 2018 16:01

Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e minienm.nl>; 10.2.e

10.2.e @schiphof.nl>

CC: 10.2.e de (IZV/VB) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e)

(IZV/VB) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e) (AFP/ANALYSE)

10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e @schiphof.nl>; 10.2.e

10.2.e schiphof.nl>; 10.2.e 10. - DGB <10.2.e minienm.nl>

Onderwerp: RE: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing

Beste 10.2.e

Hoe zitten jullie woensdagmiddag 9 mei vanaf 13.00u?

Met vriendelijke groet.

10.2.e

Manager Public Affairs

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e minienm.nl>
Verzonden: woensdag 2 mei 2018 14:04
Aan: 10.2.e <10.2.e schiphol.nl>; 10.2.e @schiphol.nl>
CC: 10.2.e (IZV/VB) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e)
(IZV/VB) 10.2.e 1 @minfin.nl>; 10.2.e /ANALYSE)
10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e schiphol.nl>; 10.2.e
10.2.e @schiphol.nl>; 10.2.e 10. - DGB <10.2.e minienm.nl>
Onderwerp: RE: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing

Ha 10.2.e

Valt niet onder Wob-verzoek

Valt niet onder Wob-verzoek

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e schiphol.nl>
Verzonden: woensdag 2 mei 2018 13:57
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e minienm.nl>; 10.2.e
10.2.e @schiphol.nl>
CC: 10.2.e (IZV/VB) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e
(IZV/VB) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e) (AFP/ANALYSE)
10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e schiphol.nl>; 10.2.e
10.2.e @schiphol.nl>; 10.2.e 10. - DGB <10.2.e minienm.nl>
Onderwerp: RE: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing

Beste 10.2.e

Dat lijkt me nuttig. Is het een idee om op korte termijn een afspraak te maken?

Met vriendelijke groet.

10.2.e

10.2.e

Manager Public Affairs

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e minienm.nl>
Verzonden: dinsdag 1 mei 2018 16:42
Aan: 10.2.e <10.2.e schiphol.nl>; 10.2.e schiphol.nl>
CC: 10.2.e de (IZV/VB) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e)

(IZV/VB) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e AFP/ANALYSE)
10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e schiphol.nl>; 10.2.e
10.2.e @schiphol.nl>; 10.2.e 10. - DGB <10.2.e minienm.nl>

Onderwerp: effectenstudie vliegbelasting: intelligentere heffing

Ha10.2.e

Tussen alle drukte door m.b.t. de stroomstoring, heb ik even een vraagje i.r.t. de vliegbelasting. Hopelijk komen jullie er binnenkort aan toe ;-)

Valt niet onder Wob-verzoek

Daarbij zouden we graag kijken naar de mogelijkheden om aan te sluiten bij het denkwerk dat Schiphol met de luchtvaartmaatschappijen verzet t.a.v. de differentiatie van start- en landingsgelden. Tijdens de sessie is volgens mij geconcludeerd dat we informatie met elkaar gaan uitwisselen. Valt niet onder Wob-verzoek

Is het misschien een idee dat jullie schriftelijk iets delen en dat we op basis daarvan een overleg hebben? Zo ja, op welke termijn is dat mogelijk?

Groet,
10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in

error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Naam of subtitel
Datum

Stand van zaken Tarifiering


Schiphol
Group

Regulering vanuit Wet Luchtvaart

Schiphol heeft dual-till systeem

Airport charges zijn kosten georiënteerd
(geen meeropbrengst)

Airport charges 3 pijlers:

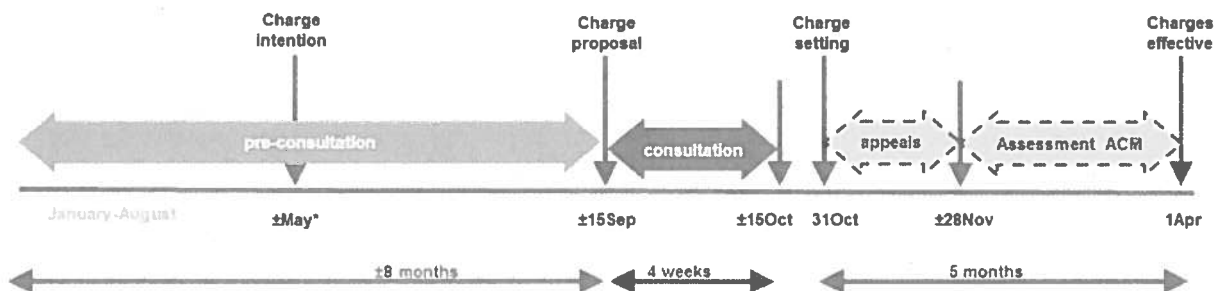
- LTO-charge
- Pax-charge
- Security-charge

Differentiatie van charge (geluid)
mogelijk

Cross-over van non-aviation till
onbepaald



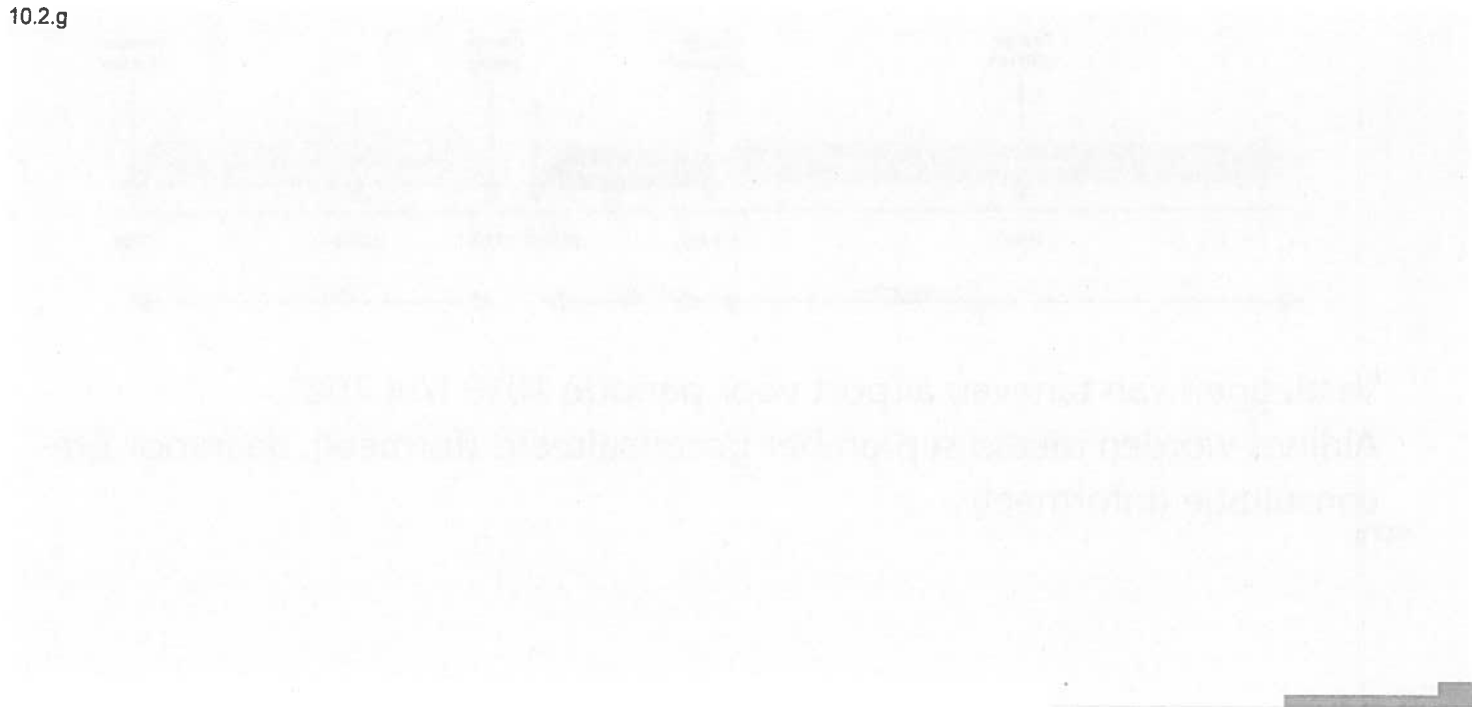
Consultatie proces



Vastleggen van tarieven airport voor periode 2019 t/m 2021,
Airlines worden medio september geconsulteerd (formeel), daarvoor pre-consultatie (informeel)

Huidige vlootopbouw

10.2.g



Geluidscategorieën door de jaren

10.2.g



tvnes



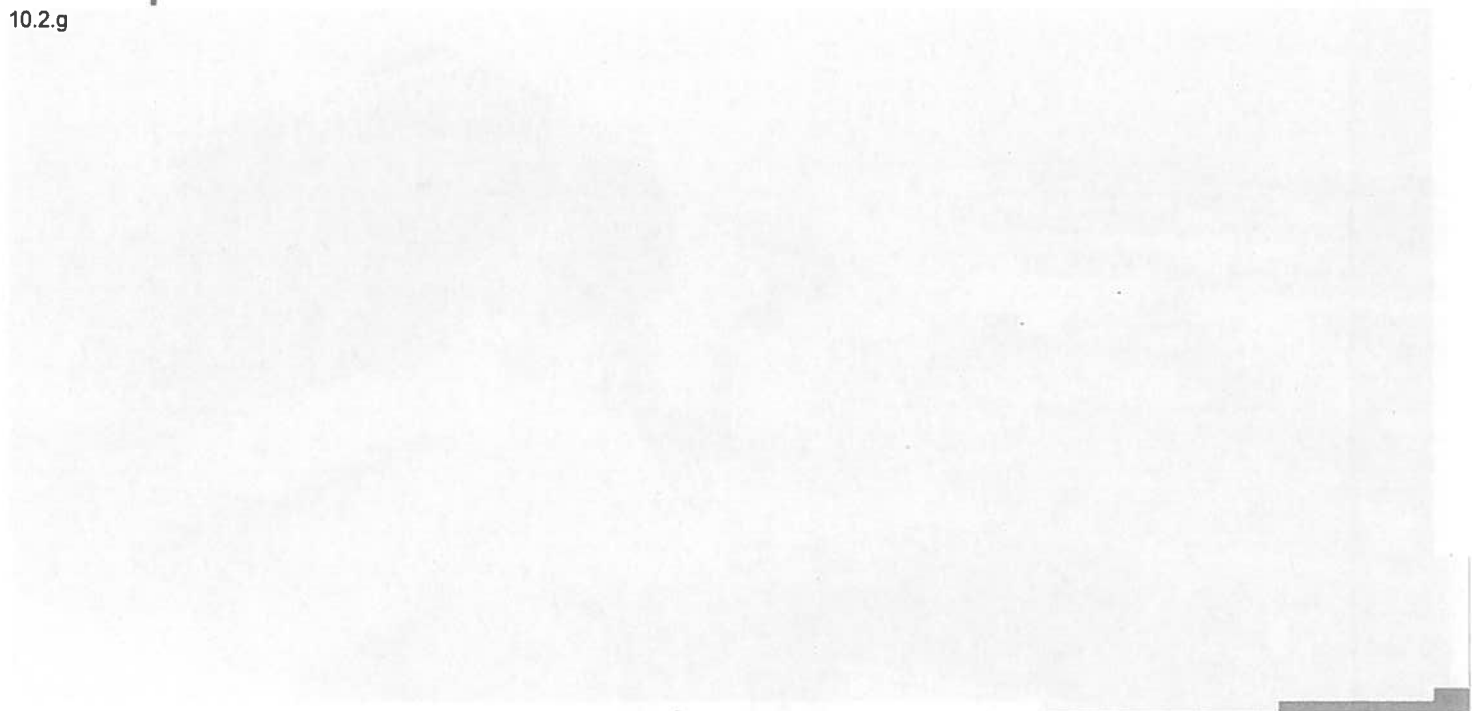
Insteek tarifiering

10.2.g



Respons zover

10.2.g



Titel



Titel präsentatiue

Van: 10.2.e 10.2. - DGB
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: AANTEKENINGEN gesprek AAS tarieven
Datum: maandag 17 september 2018 10:39:13

11.1

Van: 10.2.e 10.2.e - DGB
Verzonden: maandag 4 juni 2018 15:48
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e minienm.nl>
Onderwerp: AANTEKENINGEN gesprek AAS tarieven

10.2.e , 10.2.e (pricing/marketing)

11.1

Gespreksonderwerpen:

1. Wat mij betreft ligt de nadruk op het verkennen van mogelijkheden om vervuiling/klimaatimpact te betrekken bij de tarieven. Intern heb ik momenteel de vraag uitstaan in hoeverre dat juridisch mogelijk is, ook wat betreft uitfasering en een belasting. Ik hoop daar volgende week meer over te horen. Hebben jullie daar voor wat betreft de tarieven al juridisch naar gekeken?
2. Ook zou ik graag willen stilstaan bij geluid en de mate waarin jullie al verder zijn gekomen op het gebied van aanscherping en/of verfijning van de categorieën.
3. Verder kunnen we het hebben over het proces. Hoe komen we tot een product dat onze minister kan gebruiken om de Kamer te informeren n.a.v. de twee moties (hoewel ze inhoudelijk formeel geen rol heeft in de totstandkoming van de tarieven)? En hoe leggen we procesafspraken meer formeel vast, bijv. in een korte briefwisseling? (die behoefte is er aan onze kant, gezien het formele karakter van moties).



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Royal Schiphol Group
T.a.v. De heer D.A. Benschop
Postbus 7501
1118ZG Schiphol

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Contactpersoon

10.

2 e

M +31(0)6-510 2.e
10.2.e @minien
m.n

Ons kenmerk

IENW/BSK-2018/124136

Bijlage(n)

2

15 JUNI 2018

Datum

Betreft Uitvoering moties m.b.t. luchthavengelden Schiphol

Geachte heer Benschop,

Verduurzaming van de luchtvaartsector is een onderwerp dat steeds meer in de publieke en politieke belangstelling staat. Schiphol spant zich in voor verduurzaming, onder meer door de differentiatie van start- en landingsgelden naar het niveau van geluidcertificatie van een vliegtuig.

Op 22 mei jl. is de bijgevoegde motie van de Kamerleden Paternotte (D66) en Bruins (ChristenUnie) aangenomen. De motie verzoekt de regering, in overleg met Schiphol, te komen tot differentiatie in luchthavengelden op basis van klimaatimpact. Op 21 februari jl. was reeds een andere motie van dezelfde Kamerleden aangenomen die u eveneens aantreft als bijlage bij deze brief. Laatstgenoemde motie verzoekt de regering de mogelijkheden te onderzoeken om vliegtuigen met de meeste geluids- en milieuhinder te ontmoedigen, bijvoorbeeld door een heffing. Via de luchthavengelden kunt u hieraan bijdragen.

De luchthaven is wettelijk verantwoordelijk voor de totstandkoming van de luchthavengelden, binnen de daarvoor geldende kaders. Gelet op die verantwoordelijkheid wil ik u verzoeken om met voorstellen te komen om via de luchthavengelden invulling te geven aan de genoemde moties en mij daar uiterlijk 15 november 2018 over te informeren. Mijn medewerkers gaan hierover graag het gesprek aan met uw medewerkers.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
10.2.e

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

