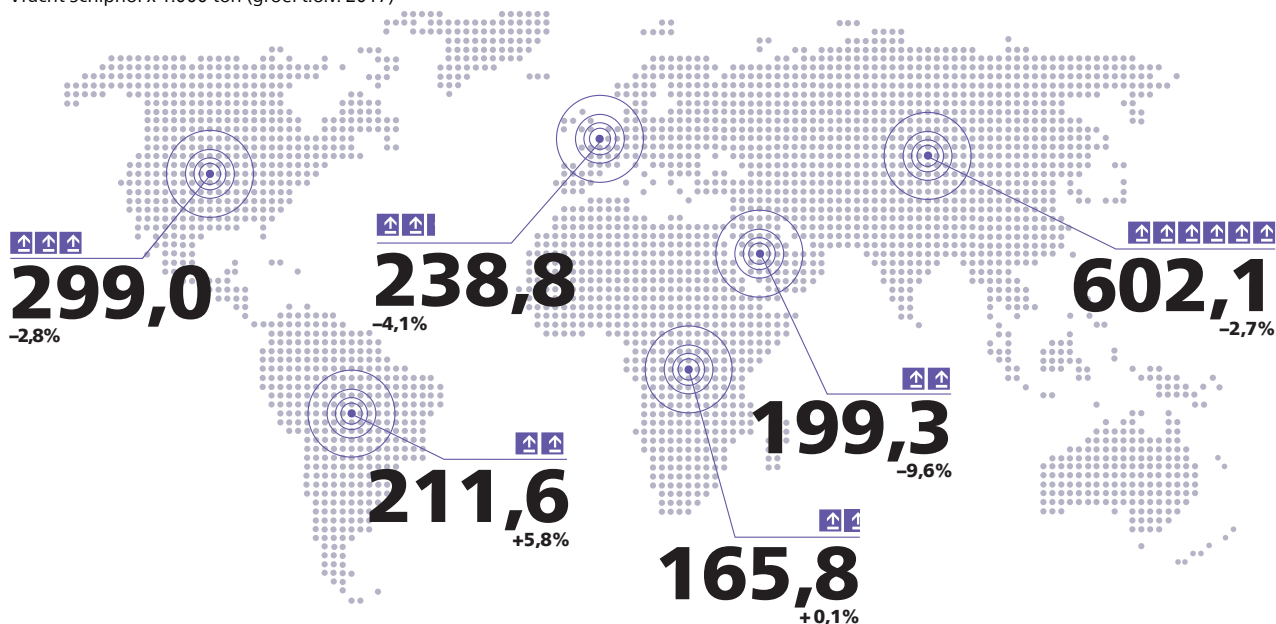


Vrachtvolume en -groei per werelddeel

Vracht Schiphol x 1.000 ton (groei t.o.v. 2017)



Luchthavencapaciteit

Door de toenemende vraag naar onze diensten is voor Schiphol capaciteit de afgelopen jaren steeds kritieker geworden. We streven ernaar passagiers en andere bezoekers te allen tijde een efficiënte, prettige en veilige gebruikerservaring te bieden. Schiphol Group doet investeringen en ontwikkelt andere initiatieven om te waarborgen dat we aan onze capaciteitsbehoefte kunnen blijven voldoen, zowel in de nabije toekomst als op de lange termijn. We voeren investeringsprojecten uit en zetten projecten in gang in het kader van het Capital Programme. Deze laatste omvatten verschillende capaciteitsprojecten en de voorbereidende werkzaamheden aan de landzijdige wegen en de nieuwe pier. In 2018 is het werk aan de landzijdige wegen en de nieuwe pier van start gegaan. Overigens zijn om uiteenlopende redenen niet alle projecten volgens planning verlopen.

We zullen de komende maanden en jaren op de luchthaven belangrijke uitbreidings- en herinrichtingswerkzaamheden uitvoeren, niet alleen om extra fysieke capaciteit te creëren maar ook ter verbetering van de kwaliteit en de optimalisering van onze processen.

Masterplan

Er is een groot aantal investeringen gepland. De belangrijkste daarvan zijn de nieuwe pier en de nieuwe terminal, de aanpassing van de landzijdige weginfrastructuur en de renovatie van Vertrekhal 1. Er zijn ook plannen om op de luchthaven de parkeervoorzieningen uit te breiden.

Met het oog op veranderende trends en ontwikkelingen in sector en samenleving, verkennen we momenteel meerdere opties om de luchthaven – aan landzijde én luchtzijde – slim en duurzaam verder te ontwikkelen. Deze ruimtelijke ontwikkelingen worden verwerkt in een nieuw Masterplan voor Schiphol, waarin met name aandacht zal worden besteed aan de fase die volgt op de voltooiing van de nieuwe pier en terminal. We zullen vanzelfsprekend belangrijke stakeholders bij dit proces betrekken.

Maar onze plannen reiken nog verder. Omdat de wereld om ons heen snel verandert, moet Schiphol een proactieve, toekomstgerichte aanpak volgen, rekening houdend met belangrijke maatschappelijke kwesties als klimaatverandering, emissies en, vanzelfsprekend, veiligheid en beveiliging. Onze antwoorden hierop zullen we uiteenzetten in Vision 2050, waarin we de koers aangeven die we tot 2050 willen volgen. Dit document wordt ook de basis voor de visie van Schiphol op ruimtelijke ontwikkeling en ons Masterplan. Meer informatie over Vision 2050 staat in het hoofdstuk Onze strategie van dit jaarverslag.

De nieuwe pier en terminal

De ontwikkeling van de nieuwe pier is in 2018 gestaag gevorderd, volgend op de voorbereidingen die in 2017 zijn verricht. Het heiwerk werd in de loop van het jaar afgerond, waarna fundamentelementen van de pier zijn geplaatst. BN-TAV, een joint venture van Ballast Nedam en TAV Construction, werd gekozen als hoofdaannemer voor het project. Hierna konden de bouwwerkzaamheden starten, allereerst met het optrekken van de stalen constructie. De pier wordt komend jaar in gebruik genomen.

De nieuwe pier, die plaats biedt aan (middel)grote toestellen, gaat zorgen voor hoognodige extra capaciteit en komt tegemoet aan de vraag naar opstelplaatsen en gates op Schiphol. In een latere fase worden nog twee opstelplaatsen voor grote toestellen aan de pier toegevoegd.

De nieuwe terminal wordt gebouwd op het dak van bagagehal Zuid en neemt een deel van de ruimte in waar eerst parkeergarage P2 stond. De architect heeft het voorlopig ontwerp voor de terminal in november 2018 ingediend. Het nieuwe terminalgebouw krijgt een verbinding met de bestaande terminal, waardoor we passagiers het hooggewaardeerde 'one-terminal' concept kunnen blijven bieden. Het inpassen van de nieuwe pier en terminal vereist verplaatsing van het ondergrondse leidingennetwerk aan de Havenmeesterweg, evenals aanpassing van de omliggende wegeninfrastructuur.

Ingegeven door onze ambitie om in 2030 een 'zero-emissions' luchthaven te zijn, worden de terminal en de nieuwe pier ontworpen volgens hoge duurzaamheids- en milieunormen. Beiden zullen een LEED Gold-certificering krijgen (Leadership in Energy and Environmental Design).

Herontwikkeling Vertrek 1 & Lounge 1

We herontwikkelen Vertrek 1 als onderdeel van onze voortdurende inspanningen om de doorstroom in de terminal te verbeteren en de groeiende aantallen Schengen-passagiers in goede banen te leiden.

In 2019 ronden we onze plannen voor herinrichting van de bestaande vertrekhallen in de Schipholterminal af. Onderdeel hiervan is het doortrekken van de mezzanine boven Vertrek 2 naar Vertrek 1 om zo een grotere securityverdieping te creëren, waar ook plaats is voor het Schengenfilter. Hierdoor kunnen we ook wanneer nodig gebruikmaken van de securitylanes in Vertrek 1 en 2, zodat reizigers sneller en comfortabeler door de veiligheidscontrole gaan. Door verplaatsing van het Schengensecurityfilter, dat nu gelegen is op hetzelfde niveau als de incheckbalies, komt er ruimte vrij voor uitbreiding van de incheck- en drop-offzone.

De voorbereidende werkzaamheden voor de renovatie van Vertrek 1 zijn in 2018 van start gegaan. We zijn ook begonnen met het opzetten van een tijdelijk securityfilter om de passagiersstromen tijdens de herontwikkeling goed te kunnen afhandelen. Enkele looproutes worden aangepast. De uitbreiding van de mezzanine zal gevolgen hebben voor een aantal commerciële activiteiten.

Extra VOP's

De groei in grotere toestellen op Schiphol leidt tot steeds meer druk op onze capaciteit voor 'connected' afhandeling (direct aan de gate) van widebody-vliegtuigen. Dit was voor ons reden om een aanvullende randvoorwaarde op te nemen in onze capaciteitsdeclaratie (zie ook Netwerk van bestemmingen). In de



Binnenkort: een volledig automatische passagiersbrug

Full Automatic Connection, een samenwerking van Schiphol, KLM en CIMC-Tenda (leverancier van onze passagiersbruggen), ontwikkelt momenteel het prototype van een passagiersbrug die zich automatisch met een vliegtuig verbindt. Zo'n automatische verbinding biedt een aantal voordelen: de tijd voor het aankoppelen wordt teruggebracht tot minder dan een minuut, waardoor de wachttijd voor passagiers die aan of van boord gaan aanzienlijk wordt verkort. Ook het omdraaiproces wordt korter, en er is minder kans op storingen en schade door operationele fouten.

De volledig automatische passagiersbrug is iets geheel nieuws: als het prototype succesvol is, zal Schiphol de eerste luchthaven ter wereld zijn die deze technologie gebruikt.

tussentijd werken we actief aan een oplossing voor het huidige tekort aan connected gates en vliegtuigopstelplaatsen (VOP's) door een van de 'remote' holding-locaties op Schiphol, het Uniform Platform, gefaseerd uit te breiden. Fase 1 van de uitbreiding werd in november 2018 afgerond, waardoor er vier nieuwe bufferposities zijn bijgekomen. Er zullen nog drie van dergelijke posities worden bijgebouwd.

Ook de aanleg van zes vrachtopstelplaatsen op Schiphol-Zuidoost is in de loop van 2018 gestaag gevorderd. Gelet op het huidige tekort zullen de tien tijdelijke remote afhandelingslocaties, die in 2018 in gebruik werden genomen op buffers E, G en J, geschikt worden gemaakt als permanente locaties voor remote afhandeling.

Uitbreiding taxibaan Quebec

Schiphol is bezig om taxibaan Quebec te verbreden van een enkele taxibaan naar een dubbele met twee afzonderlijke rijbanen. Deze aanpassing is onderdeel van het grotere project 'Voltooiing systeem dubbele taxibanen': het hele circuit van banen rond de terminal wordt tweebaans om de afhandelingscapaciteit van de luchthaven en de flexibiliteit te vergroten.

Met het verdubbelen van de Quebec-baan vergroten we ook de veiligheid van de grondoperatie op Schiphol. Het is onderdeel van de Roadmap Veiligheidsverbetering Schiphol, die voortkomt uit de samenwerking in het Integral Safety Management System (ISMS). Met tweerichtingsverkeer wordt het werk voor de

luchtverkeersleiding veel overzichtelijker, waardoor operationele risico's afnemen. Het heeft ook directe milieuvoordelen, want een betere doorstroming aan luchtzijde leidt ook tot vermindering van CO₂-emissies. Voor meer informatie over ISMS en de Roadmap, zie Veiligheid in het hoofdstuk Mens, milieu en omgeving.

De aanleg van de tweede Quebec-baan is een complex project: eerst moet een tweede viaduct over de A4 worden gebouwd, de bestaande infrastructuur boven en onder de grond moet worden aangepast en een aantal gebouwen moet worden gesloopt.

Plan voor de middellange termijn

Najaar 2018 zijn we begonnen met het opstellen van ons Mid-Term Plan, dat de periode tot en met 2027 bestrijkt. Dit wordt een integraal plan voor luchtzijdige en landzijdige ontwikkeling. Het plan beoogt de uitbreiding van onze fysieke capaciteit in de komende jaren aan te vullen met asset-, non-asset- en digitale oplossingen. We verwachten het plan in 2019 af te ronden. Onze capaciteitsbehoeften tot 2023 hebben we al met de airlines gedeeld.



Bereikbaarheid

Nederlandse luchthavens zijn voor hun sterke concurrentiepositie afhankelijk van een geavanceerd netwerk van binnenlandse en

Invoering voorgestelde 'local rule' ophanden

Zwaar weer en andere extreme gebeurtenissen kunnen grote gevolgen hebben voor de luchthavencapaciteit. Om deze gevolgen te beperken, roept Schiphol een overleg bijeen met homecarrier KLM, de luchtverkeersleiding en de weerkundige dienst, om de situatie een of twee dagen vooraf te beoordelen. Op basis van de bevindingen kan Schiphol besluiten om de airlines een dag van tevoren een waarschuwing te sturen met het verzoek het aantal vluchten gedurende de betreffende periode te verminderen.

Deze procedure met het verzoek vrijwillig capaciteit te reduceren wordt al jaren gevolgd. Door de snelle groei van het aantal vliegtuigbewegingen is er echter steeds minder ruimte voor dit soort maatregelen. Om situaties te voorkomen waarin de vraag te hoog blijft, heeft Schiphol een 'local rule' voorgesteld waarmee we beter kunnen reageren op verwachte capaciteitsproblemen. Met de voorgestelde regel kan de luchthaven, net als bij de vrijwillige procedure, airlines verzoeken om hun vluchtschema's vrijwillig aan te passen tijdens de gevraagde periode, gesteld dat alle partijen daarmee instemmen. Als de verzochte vrijwillige aanpassingen alsnog ontoereikend worden geacht, kan de luchthaven de airlines verplichten hun schema's aan te passen, zij het alleen als laatste middel.

De voorgestelde regel is besproken door een speciale taskforce met leden van de Slot Performance Committee en andere belangrijke sectorvertegenwoordigers. In september 2018 werd het voorstel met een meerderheid van stemmen goedgekeurd tijdens een buitengewone vergadering van het Coordination Committee Netherlands (CCN). De voorgestelde local rule moet nu nog worden goedgekeurd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.