

## **Zienswijze internetconsultatie Besluit Slotallocatie**

Drs. B.I. Otto  
Executive Vice President & COO  
+31 (0)20 - 6012112

30 mei 2018  
BO.2018.022

Royal Schiphol Group (hierna: RSG) heeft met belangstelling kennis genomen van de concept-wijziging van het Besluit slotallocatie. RSG onderschrijft van haar zijde nogmaals het grote belang van verduidelijking omtrent de (eind)verantwoordelijkheid voor de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie na raadpleging van betrokkenen. Graag gebruiken wij de mogelijkheid om hieraan een constructieve bijdrage te leveren.

### Met betrekking tot artikel 5a

- In lid 2 wordt weergegeven dat de Minister een bindende aanwijzing kan geven aan de luchthavenexploitant met betrekking tot het vaststellen van de coördinatieparameters. In lid 3 wordt de mogelijkheid gecreëerd om nadere regels te stellen. RSG heeft hierover een aantal opmerkingen:
  1. Voor zover het doel van de bindende aanwijzing is dat tijdig een capaciteitsdeclaratie wordt vastgesteld, is de bepaling onnodig. Op de verplichting tot tijdige vaststelling van coördinatieparameters die voldoen aan de Slotverordening kan de Minister nu reeds handhavend optreden op grond van titel 11.2 Wet luchtvaart;
  2. Voor zover het doel van de bindende aanwijzing is om sturing te geven aan de *inhoud* van de coördinatieparameters, is het voor RSG van belang dat deze aanwijzingsbevoegdheid nader wordt geclausuleerd (d.w.z. dat wordt aangegeven in welke gevallen deze kan worden ingezet en onder welke voorwaarden).

Indien er een separate aanwijzingsbevoegdheid wordt gecreëerd, is het van belang dat zowel RSG als slotcoördinator ACNL, ruim van tevoren – gezien wereldwijd geldende deadlines omtrent de voorbereiding van de capaciteitsdeclaratie – wordt betrokken bij de voorbereiding en totstandkoming van een dergelijke aanwijzing. RSG adviseert dat een dergelijke aanwijzing pas zal worden uitgevaardigd na zorgvuldige raadpleging van de bij RSG beschikbare informatie. Daarnaast dienen alle betrokken partijen, bijvoorbeeld middels het coördinatiecomité, tijdig geïnformeerd te worden.

3. Wij begrijpen dat een bindende aanwijzing juridisch gezien kan worden aangemerkt als een beschikking, waartegen bezwaar en beroep openstaat bij de bestuursrechter. Daarmee ontstaat een reëel risico dat partijen juridische procedures starten, hetgeen een risico is voor de vereiste tijdige vaststelling van de capaciteitsdeclaratie. Het tijdspad voor capaciteitsdeclaratie en uitgifte van slots is dermate kort dat bezwaar- en beroepsprocedures leiden tot ongewenste vertraging en onzekerheid, die het concept-besluit juist probeert te voorkomen.
4. Om vergelijkbare redenen als hiervoor onder 3 aangehaald (tijdkritisch proces, met vele stakeholders, waarbij procedures onwenselijk zijn) stelt Schiphol voor om te verduidelijken dat tegen het besluit tot vaststelling van de capaciteitsdeclaratie geen bezwaar en beroep openstaat, dan wel (zo nodig voor de duidelijkheid) artikel 5a lid 1 op te nemen in de Bijlage bij de Algemene wet bestuursrecht als zijnde niet vatbaar voor bezwaar/beroep. Bovendien is het van belang dat, indien het Ministerie hecht aan het behouden van artikel 5a lid 2, het instellen van bezwaar en beroep nooit in de weg moet kunnen staan aan een tijdige vaststelling van de capaciteitsdeclaratie door de exploitant.
5. Schiphol stelt dan ook voor om lid 2 aan te passen conform het voorgaande.
6. In lid 3 wordt de - niet nadere geclausuleerde - mogelijkheid gecreëerd om nadere regels te stellen. Het is RSG niet duidelijk wat de toegevoegde waarde hiervan is ten opzichte van de bindende aanwijzing en hoe deze past binnen de bestaande slotregelgeving. Graag ziet RSG een verduidelijking van de juridische status van een nadere regel, de toegevoegde waarde van een dergelijke regel, in welk gevallen en onder welke voorwaarden deze kan worden ingezet, alsmede een toelichting op de verwachte inhoudelijke verschillen tussen de twee vormen (i.e. welke maatregelen er middels bindende aanwijzingen worden opgelegd en welke maatregelen worden genomen middels nadere regels). RSG stelt dan ook voor om lid 3 aan te passen conform het voorgaande.

#### Met betrekking tot artikel 5b

- Lid 1 van dit artikel vereist dat RSG ten minste één keer in de drie jaar een onafhankelijk onderzoek laat uitvoeren waarbij de beschikbare capaciteit op de luchthaven in beeld wordt gebracht.

Voor de toekomst meent RSG dat zij de geëigende partij is om deze capaciteitsanalyse zelf uit te voeren, waarbij een onafhankelijke partij deze integrale capaciteitsanalyse eens in de drie jaar toetst. De resultaten van de toets worden afgestemd met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ter informatie ingebracht in het coördinatieteam.

- Tevens merkt RSG op dat de verantwoordelijkheid voor het vaststellen van de ATM-capaciteit bij Luchtverkeersleiding Nederland belegd dient te blijven. Deze luchtzijdige coördinatieparameter dient vervolgens integraal te worden opgenomen in de capaciteitsdeclaratie.
- Lid 3 vereist dat het onafhankelijke onderzoek wordt uitgevoerd binnen zes maanden na ontvangst van het verzoek van de Minister. Vanuit praktische overwegingen is het van belang dat de Minister tijdig met RSG in gesprek gaat over de invulling van het onafhankelijke onderzoek en de termijn waarbinnen dit afgerond dient te zijn.

Overige opmerkingen

- Eveneens wordt in de Nota van toelichting, pagina 6, een inschatting gemaakt van de jaarlijkse additionele (nalevings-)kosten voor de exploitant van de luchthaven als gevolg van de aanpassing van het Besluit slotallocatie. Voor RSG worden deze geraamd op €28.000 per jaar. RSG ziet graag een nadere toelichting tegemoet met betrekking tot de totstandkoming van dit bedrag.

Wij verzoeken het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om een spoedige afronding van de aanpassing van het Besluit Slotallocatie. RSG is graag bereid om met het Ministerie in gesprek te gaan om een en ander toe te lichten of nader in te vullen.

Met vriendelijke groet,  
ROYAL SCHIPHOL GROUP

B.I. Otto  
Executive Vice President & COO

