



Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Tav Hare Excellentie Mevrouw Cora van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum: 30-05-2018

Onderwerp: Reactie KLM en Martinair op de internetconsultatie over het voornemen tot wijziging van het Besluit slotallocatie

Hooggeachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

Hierbij treft u de reactie van KLM en Martinair aan op de voorgenomen wijziging van het Besluit slotallocatie. Op basis van onze reactie komen KLM en Martinair tot de conclusie dat het voorstel tot wijziging van het Besluit Slotallocatie onvoldoende doordacht en onderbouwd is. Minder vergaande en meer proportionele alternatieven zijn voorhanden die de samenwerking en verantwoordelijkheden van de luchtvaartsectorenpartijen in stand houden.

Wij vertrouwen er op dat u de voorgenomen wijzigingen heroverweegt en de voorgestelde wijzigingen van het Besluit slotallocatie opnieuw bezieet in het licht van de door KLM en Martinair gemaakte opmerkingen en commentaren.

Hoogachtend,

Namens KLM en Martinair

ila

R.M. de Groot
Chief Operating Officer KLM



Betreft: Reactie KLM en Martinair op internet consultatie over de voorgenomen wijziging Besluit Slotallocatie

1. Inleiding

De luchthaven Schiphol heeft net als alle andere luchthavens een bepaalde capaciteit met betrekking tot het aantal vliegtuigbewegingen dat verwerkt kan worden. Die capaciteit is afhankelijk van onder meer de beschikbaarheid van start- en landingsbanen, de capaciteit en processen voor afhandeling van vracht, passagiers en hun bagage en de beschikbaarheid van terminals, gates en overige infrastructuur. Per seizoen wordt de maximale capaciteit vastgesteld in een zogenaamde capaciteitsdeclaratie, die aan ACNL als Slotcoördinator wordt uitgebracht. Daarin wordt die capaciteit uitgedrukt in verschillende parameters, waaronder het maximale aantal slots dat aan de gezamenlijke luchtvaartmaatschappijen kan worden toegekend. Op basis van de capaciteitsdeclaratie alloceert ACNL als Slotcoördinator slots aan luchtvaartmaatschappijen. De luchtvaartmaatschappijen dienen daartoe bij de Slotcoördinator een aanvraag in voor bepaalde (reeksen) slots, die de Slotcoördinator volgens een bepaalde procedure met inachtneming van de capaciteitsdeclaratie al dan niet toekent.

De bevoegdheid om de capaciteitsdeclaratie vast te stellen komt op grond van het huidige artikel 5 lid 3 Besluit Slotallocatie juncto artikel 8.18 Wet luchtvaart (Wlv) gezamenlijk toe aan de exploitant (luchthaven Schiphol (RSG)), de verlener van luchtverkeersdiensten (LVNL) en de op Schiphol actieve luchtvaartmaatschappijen (de Maatschappijen) waaronder de KLM groep (KLM, Transavia en Martinair).

Voor meerdere seizoenen is het sectorpartijen niet gelukt om gezamenlijk een capaciteitsdeclaratie vast te stellen. De zelfstandige belangen van RSG om juist meer capaciteit te declareren kwamen niet overeen met onder andere de belangen van KLM en Martinair die zien op een ongestoorde exploitatie op de luchthaven Schiphol. Bestaande operationele problemen zouden zich verergeren. De zorg die wij hierover hadden en hebben, openbaarde zich ondermeer in de meivakantie van 2017 en daarna.

RSG heeft ondanks de bezwaren van KLM en Martinair, en in strijd met het bestaande wettelijke kader de capaciteit in de betreffende seizoenen eenzijdig vastgesteld.

KLM en Martinair zijn van mening dat RSG op grond van de huidige wet niet bevoegd is om een capaciteitsdeclaratie voor Schiphol eenzijdig vast te stellen, ook niet ingeval daarover na overleg tussen de Betrokken Partijen geen overeenstemming is bereikt.

2. Huidige wettelijke kader

Voor gevallen waarin de vraag van luchtvaartmaatschappijen naar luchthavencapaciteit (in de vorm van slots) de aanwezige capaciteit van een luchthaven in de gemeenschap overtreft, heeft de EU in 1993 met Verordening 95/93 voorzien in een slotverdelingssysteem op basis van onpartijdige, doorzichtige en niet-discriminerende Europese regels. De bepalingen uit de Verordening zijn rechtstreeks (zonder nadere wetgeving) verbindend. In aanvulling daarop bevatten de Wlv en het Besluit slotallocatie nadere (Nederlandse) regels over slotallocatie.

KLM wijst daarbij op artikel 6 van de Verordening, dat de titel draagt "Coördinatieparameters". Daarin is het volgende bepaald:

Op een gecoördineerde luchthaven draagt de verantwoordelijke lidstaat er zorg voor dat de parameters voor de toewijzing van slots tweemaal per jaar worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen en de eventuele veranderingen die hierin zijn opgetreden (Onderstreping toegevoegd).

Hierbij wordt uitgegaan van een objectieve analyse van de mogelijkheden om het luchtverkeer te verwerken, rekening houdend met de verschillende types verkeer op de luchthaven, de congestie van het luchtruim die tijdens de coördinatieperiode waarschijnlijk zal optreden en de capaciteitssituatie.



[...]

De bepaling van de parameters en de gevolgde methode alsmede eventuele veranderingen daarin worden in het coördinatiecomité uitgebreid besproken teneinde de capaciteit en het aantal voor toewijzing beschikbare slots te verhogen, voordat een definitief besluit over de parameters voor de toewijzing van slots wordt genomen. Alle relevante documenten worden desgevraagd ter beschikking van belanghebbenden gesteld.

Het begrip "coördinatieparameters" is in artikel 2 sub m), Verordening, als volgt gedefinieerd:

De beschrijving in operationele termen van alle capaciteit die gedurende elke coördinatieperiode op een luchthaven voor de toewijzing van slots beschikbaar is, waarin alle technische, operationele en milieufactoren tot uiting komen die de prestaties van de luchthaveninfrastructuur en de verschillende subsystemen beïnvloeden.

Het vaststellen van de coördinatieparameters geschiedt in Nederland door de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie. Uit de toelichting bij de in 2001 voorgestelde en in 2002 van kracht geworden wijziging van de Slotverordening (de Toelichting), blijkt dat het vaststellen van de capaciteit op basis van een 'mechanisme voor gezamenlijke besluitvorming' geschiedt. Punt 10 van de Toelichting luidt:

Bij de toepassing van de verordening is gebleken dat coördinatoren, luchthavens, luchtverkeersleiding en luchthavengebruikers moeten beschikken over zoveel mogelijk informatie over de activiteiten van de luchtvaartmaatschappijen. Dankzij een dergelijke informatiestroom kunnen alle betrokkenen nauwkeurige informatie ontvangen en evalueren zodat luchtdiensten zo efficiënt mogelijk kunnen worden gepland. De uitwisseling van relevante vluchtplangegevens en cross-checks op communautaire luchthavens tussen coördinatoren en luchtverkeersleiders zal een betere coördinatie tussen luchthavenslots en ATFM-slots bevorderen. In dit verband zijn in het verslag van de Groep op hoog niveau over het gemeenschappelijke Europese luchtruim voorstellen gedaan om het luchtverkeersbeheer te verbeteren en te zorgen voor de invoering van een nieuwe structuur van het luchtruim. Met name werd voorgesteld de "integratie tussen de planning van luchthavens, luchtvaartmaatschappij en Air Traffic Flow Management ... te verbeteren om gezamenlijke besluitvorming mogelijk te maken door een beter gebruik van real-time informatie-uitwisseling". Om dat doel te bereiken voorziet de ontwerpverordening in daadwerkelijke samenwerking tussen alle betrokken partijen wanneer het gaat om de capaciteit van de luchthaven en de bepaling van de coördinatieparameters voor de toewijzing van slots.

De voor toewijzing beschikbare slotcapaciteit op de luchthavens wordt tweemaal per jaar vastgesteld voordat de slots op de desbetreffende planningsconferenties van de IATA worden toegewezen. Deze capaciteit wordt opgegeven op basis van een mechanisme voor gezamenlijke besluitvorming, waarbij alle betrokkenen (luchtvaartmaatschappijen en hun vertegenwoordigende organisaties en de luchthavenbeheerder, luchtverkeersleiding en vertegenwoordigers van de algemene luchtvaart) samen alle technische, operationele en milieufactoren onderzoeken die van invloed zijn op de doorvoercapaciteit van de luchthaveninfrastructuur. Tijdens dit proces worden de zogeheten coördinatieparameters vastgesteld evenals de hoeveelheid slots die tijdens een bepaalde dienstregelingsperiode voor toewijzing beschikbaar zijn. Nadat dit proces is voltooid, is de coördinator verantwoordelijk voor de toewijzing van de slots voor de betrokken dienstregelingsperiode. (onderstrepingen toegevoegd)

Er is overigens geen relevant verschil tussen de in de Verordening en het Besluit slotallocatie gebruikte term 'coördinatieparameters' en de in de Nederlandse praktijk gebezigde term 'capaciteitsdeclaratie'. De term 'coördinatieparameters' geeft aan dat het gaat om de door de slotcoördinator bij de uitgifte van slots in acht te nemen parameters die zijn vastgesteld aan de hand van, zoals de hiervoor geciteerde definitie het uitdrukt "alle technische, operationele en milieufactoren die de prestaties van de luchthaveninfrastructuur en van de verschillende subsystemen beïnvloeden." De term 'declaratie' is afgeleid van de Engelse term "declaration", die ziet op het document (letterlijk: de verklaring) waarin de coördinatieparameters aan de slotcoördinator worden gecommuniceerd. Dit blijkt uit de bewoordingen van artikel 6.8.1. van de Worldwide Slot Guidelines:

"The coordination parameters are reviewed twice each year [...] in good time so that the declaration of coordination parameters can be made at least 7 days before" een bepaald moment in het slotallocatieproces. Naast de capaciteitsdeclaraties worden in Nederland geen andere



middelen gebruikt om coördinatieparameters vast te stellen en aan de Slotcoördinator ter kennis te brengen.

3. Bewuste keuze voor aanpassing om de capaciteit gezamenlijk vast te stellen

Tot 2003 rustte op grond van het Besluit slotallocatie de verplichting om coördinatieparameters vast te stellen bij de "burgerexploitant van de luchthaven", oftewel RSG als exploitant van het burgerluchtvaartterrein Schiphol. Per 5 juni 2003 is het Besluit slotallocatie gewijzigd. Op grond van artikel 5 van het gewijzigde Besluit slotallocatie kwam ten aanzien van Schiphol de verplichting om "coördinatieparameters" vast te stellen, te rusten op de in artikel 8.18 Wlv bedoelde betrokkenen. De leden 2 en 3 van artikel 5, Besluit slotallocatie, luiden thans als volgt:

2 De exploitant van een krachtens artikel 2, eerste lid, onderdeel b, aangewezen [gecoördineerde] burgerluchthaven [...] is gehouden coördinatieparameters als bedoeld in artikel 3, derde lid, twee maal per jaar vast te stellen ten behoeve van het burgerluchtverkeer.

[Luchthaven Schiphol als concrete uitzondering]

3 Ten aanzien van de luchthaven Schiphol rust de in het tweede lid bedoelde verplichting op de in artikel 8.18 van de Wet luchtvaart bedoelde betrokkenen.

Artikel 8.18 Wlv bepaalt:

De exploitant van de luchthaven, de verlener van luchtverkeersdiensten en de luchtvaartmaatschappijen bevorderen het goede verloop van het luchthavenluchtverkeer overeenkomstig het luchthavenverkeerbesluit. Zij treffen daartoe zelf en in onderlinge samenwerking de voorzieningen die redelijkerwijs van hen kunnen worden gevegd om te bewerkstelligen dat de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer de in artikel 8.17, vierde lid, bedoelde grenswaarden niet overschrijdt. (onderstrepingen toegevoegd)

Aldus zijn de Betrokken Partijen, te weten RSG (als exploitant van de luchthaven Schiphol), LVNL (als verlener van luchtverkeersdiensten) en de Maatschappijen aangewezen als de partijen die gezamenlijk de coördinatieparameters (de capaciteitsdeclaratie) voor Schiphol moeten vaststellen.

De Nota van Toelichting (NvT) bij de wijziging van het Besluit slotallocatie van 5 juni 2003 licht de bevoegdheid van de Betrokken Partijen als volgt toe:

Het uitgangspunt van de Schipholwet is dat er voor Schiphol een ander systeem gekozen is met betrekking tot de beperkingen die aan het luchtverkeer worden gesteld. In plaats van het hanteren van geluidzones zijn er grenswaarden vastgesteld op grond van artikel 8.17 van de Wet luchtvaart. Binnen deze grenswaarden zijn de in artikel 8.18 van de Wet luchtvaart bedoelde betrokkenen, te weten de exploitant van de luchthaven [RSG], de verlener van luchtverkeersdiensten [LVNL] en de luchtvaartmaatschappijen, vrij te bepalen hoe zij de gegeven ruimte invullen. De consequenties hiervan komen terug in de artikelen 3 en 5

[.....]In artikel 3, tweede lid, wordt verwezen naar de krachtens artikel 5 vastgestelde capaciteit. De capaciteit wordt ten aanzien van de luchthaven Schiphol niet meer vastgesteld door de burgerexploitant alleen. Zie voor nadere uitleg de toelichting bij artikel 5.

Op grond van artikel 8.18 van de Wet luchtvaart zijn het de exploitant van de luchthaven [RSG], de verlener van luchtverkeersdiensten [LVNL] en de luchtvaartmaatschappijen [de Maatschappijen] die bepalen hoe de ruimte binnen de vastgestelde grenswaarden wordt ingevuld. Het logische gevolg hiervan is dat in artikel 5 het omtrent Schiphol niet alleen meer de burgerexploitant [NVLS] is die twee maal per jaar de capaciteit vaststelt, maar de drie bedoelde partijen gezamenlijk. De wijziging in artikel 3, tweede lid, naar artikel 5 is hier ook op aangepast.

Doordat de partijen uit art. 8.18 van de Wet luchtvaart de capaciteit vaststellen, kan er ook een koppeling worden gelegd met de definitie van capaciteit in artikel 1, onderdeel b. (onderstrepingen toegevoegd)

Uit bovenstaande volgt dat op logische gronden de sectorpartijen RSG, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen gezamenlijk bevoegd zijn om de capaciteitsdeclaraties (met daarin de coördinatieparameters) voor Schiphol vast te stellen en dat hiervoor bewust is gekozen.



Eerzijds zijn sectorpartijen gezamenlijk verantwoordelijk voor het vaststellen van de capaciteit die bepalend is hoe en hoeveel gevlogen wordt om uiteindelijk te zorgen dat binnen de gestelde ruimte ook daadwerkelijk gevlogen wordt.

4. Conclusie huidig wettelijk systeem

Uit het voorgaande en artikel 6 van de Slotverordening blijkt het volgende:

- dat twee maal per jaar de capaciteit moet worden vastgesteld op basis van een objectieve analyse van de beschikbare capaciteit op de luchthaven en het luchtruim.
- dat in deze zogenaamde parameters op grond van artikel 2 sub m Slotverordening alle technische, operationele en milieu factoren tot uiting komen die de prestaties van de luchthaveninfrastructuur en de verschillende subsystemen beïnvloeden.
- dat er op grond van artikel 8.17 Wlv grenzen zijn met het oog op de veiligheid, de geluidbelasting, de lokale luchtverontreiniging en de geurbelasting.
- dat de in artikel 8.18 Wlv bedoelde partijen een wettelijke zorgplicht hebben om het goede verloop van het luchthavenluchtverkeer te bevorderen.
- dat deze partijen de opdracht hebben om daartoe zelf en in onderlinge samenwerking de voorzieningen te treffen die redelijkerwijs van hen kunnen worden gevergd om te bewerkstellingen dat de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer de in artikel 8.17 Wlv bedoelde grenswaarden niet overschrijdt, en
- aldus gezamenlijk de vrijheid hebben om de ruimte binnen deze grenzen in te vullen.
- dat de in artikel 8.18 Wlv bedoelde partijen, mede ter invulling van die zorgplicht, maar ook rekening houdend met de technische en operationele factoren die een significante invloed kunnen hebben op de capaciteit van de luchthaveninfrastructuur van Schiphol – op grond van artikel 5 lid 3 van het Besluit slotcoördinatie ook gezamenlijk de coördinatieparameters (lees: de capaciteitsdeclaratie) moeten vaststellen, en
- dat deze regel geen uitzondering leidt indien en nadat de Betrokken Partijen geen overeenstemming hebben weten te bereiken over een voorstel voor een capaciteitsdeclaratie.

5. De essentialia van de voorgestelde Wetswijziging

Op basis van artikel 5a lid 1 onder a van het besluit tot wijziging van het Besluit Slotallocatie stelt de exploitant van de luchthaven:

- de coördinatieparameters twee maal per jaar vast;
- deelt dit tijdig mee aan de luchthavencoördinator.

Het voorgestelde artikel 5a lid 2 van het besluit tot wijziging van het Besluit Slotallocatie regelt een bindende aanwijzing van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Artikel 5b onder 1 regelt voorts de verplichting voor de exploitant van de luchthaven Schiphol tot het doen van een onafhankelijk onderzoek van ten minste een keer in de drie jaar naar de beschikbare capaciteit op de luchthaven rekening houdend met alle relevante lucht en landzijdige technische, operationele en milieubeperkingen.

6. Welk probleem wordt met de wetswijziging opgelost?

De huidige werkwijze tot vaststelling van de capaciteit heeft gedurende lange tijd goed gewerkt. KLM en Martinair vragen zich af of Uw Ministerie afdoende en zorgvuldig heeft onderzocht wat de werkelijke oorzaak van de problematiek was die geleid heeft tot het niet gezamenlijk vaststellen van de gezamenlijke capaciteit en ook wat de rollen van de diverse betrokkenen daarin is geweest. Dit is des te belangrijker daar nu juist bewust in 2003 is gekozen voor een afwijkend regime tot gezamenlijke vaststelling voor de capaciteit op de luchthaven Schiphol. KLM en Martinair zijn van mening dat de huidige oorzaak van de over meerdere seizoenen niet vastgestelde capaciteit



onvoldoende is geanalyseerd en de oplossingen zoals gekozen in het huidige wetsvoorstel onzorgvuldig en disproportioneel zijn.

KLM en Martinair zijn van mening dat de voorliggende wetswijziging juist tot problemen gaat leiden door uniek de bevoegdheid tot het vaststellen van de capaciteit toe te kennen aan RSG en het onafhankelijk onderzoek te beperken tot eens in de drie jaar en wel om de volgende redenen:

a. De gezamenlijke bevoegdheid van de betrokken partijen tot vaststelling van de capaciteit sluit aan bij de gezamenlijke zorgplicht uit hoofde van artikel 8:18 Wlv die hen immers ook verplicht om in onderlinge samenwerking alles, althans al het nodige te doen wat het goede verloop van het luchthavenverkeer kan bevorderen. Een goed verloop van het luchthavenverkeer is nauw verbonden met een zorgvuldige en gezamenlijke vaststelling van de capaciteitsdeclaratie. Er is sprake van twee kanten van dezelfde medaille.

Nu bij de voorgestelde wetswijziging, de luchtvaartmaatschappijen, waaronder KLM en Martinair enerzijds zeer beperkte tot geen invloed meer heeft op de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie, maar anderzijds wel hun verantwoordelijkheid dienen te dragen op basis van 8:18 Wlv, dreigt de daadwerkelijke samenwerking tussen partijen op basis van de gezamenlijke zorgplicht, zoals verwoord in de nota van toelichting van het Besluit Slotallocatie, ontvlecht te worden. Immers KLM en Martinair kunnen niet verantwoordelijk gehouden worden voor gedeclareerde capaciteit waarin ze geen of zeer beperkte invloed op hebben. Nu de exploitant van de luchthaven Schiphol, de eindverantwoordelijke partij voor de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie wordt, ligt het in de rede haar ook eindverantwoordelijk te maken voor de zorg zoals geformuleerd in artikel 8:18 Wlv.

b. De exploitant van de luchthaven Schiphol is geen onafhankelijke/neutrale partij en kan ingegeven door haar eigen (commercieel georiënteerde) belang marktverstrend optreden in de markt voor luchtvervoer. Dit geldt temeer nu maar een keer in de drie jaar een onafhankelijk onderzoek hoeft te worden gedaan. Als er al sprake zou moeten zijn van het loslaten van een gezamenlijke vaststelling dan dient dit door een onafhankelijke partij te gebeuren. Daarnaast zijn gebruikers al in sterke mate afhankelijk van de enige exploitant van de luchthaveninfrastructuur. Voor sommigen is er zelfs geen keuze. Dit zal de onevenwichtige verhouding tussen de monopolyde exploitant en de afhankelijke gebruikers alleen maar versterken. Kortom de verantwoordelijkheden en rollen verschuiven disproportioneel als gevolg van de voorgestelde wetswijziging.

c. De KLM groep had bij RSG al geruime tijd haar zorgen geuit over de zeer aanzienlijke operationele knelpunten op de luchthaven Schiphol en haar daarbij gewezen op voornoemde exploitatieplicht en de verantwoordelijkheid vanuit haar exploitatie zorg te dragen voor een ongestoorde operatie voor het luchthavenluchtverkeer. Deze zorgen worden geenszins weggenomen nu er geen criteria in de Wijziging zijn voorgesteld waardoor objectief getoetst kan worden of gelet op alle relevante factoren de capaciteit beschikbaar is.

In de voorgestelde wijziging van het Besluit Slotallocatie wordt voorgesteld (minimaal) slechts eens in de drie jaar een onderzoek te laten uitvoeren naar de beschikbare capaciteit, terwijl artikel 2 sub m van de Verordening juist voorschrijft dat bij de vaststelling van de parameters alle technische operationele en milieufactoren tot uiting dienen te komen in de vaststelling van de capaciteit. Een meer frequent onderzoek per IATA seizoen, ligt dan meer voor de hand. Bovendien heeft RSG meermalen geen blijk gegeven van een dergelijke zorgvuldige onderbouwing van de beschikbare capaciteit, rekening houdend met voornoemde relevante factoren. Een verzoek daartoe is zelfs expliciet geweigerd door de luchthaven toen daarom in februari 2017 werd verzocht (Het verzoek werd gedaan op basis van artikel 3, lid 3 onder i van de Verordening, door een 12-tal luchtvaartmaatschappijen die gezamenlijk tweederde van de operatie op Schiphol vertegenwoordigen). Daarom is een jaarlijks onafhankelijk onderzoek zo van belang. Het onderzoek en de uitkomsten daarvan zullen meer vertrouwen en draagvlak creëren tussen de luchthaven en de andere luchtvaartsectorpartijen waardoor gemakkelijker gezamenlijk de capaciteit kan worden vastgesteld.



7. Bezwaar tegen ministerieel ingrijpen

KLM en Martinair achten een bindende aanwijzing van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat niet opportuun. Deze mogelijkheid tot ingrijpen kan niet alleen sterk marktversturend werken in de hoog competitieve markt voor luchtvervoer maar druist bovendien met het gegeven voorbeeld in tegen de thans nog bestaande wettelijke zorgplicht van de sectorpartijen. Het voorbeeld wat gegeven wordt op pagina 5 van de toelichting illustreert de onwenselijkheid daarvan.

Ter illustratie: de luchtvaartmaatschappijen hebben tot op heden juist bewezen dat zij met het huidige aantal historische nachtslots, dat gelijk is aan het beschikbare aantal in de capaciteitsdeclaratie, ruimschoots onder de grens van het maximale aantal toegestane vliegbewegingen voor de nacht blijft. Dat is voor de gestelde 35.000 nachtslots in het voorbeeld niet anders. Een aanmerkelijk aantal slots wordt namelijk niet gevlogen in de nachtperiode omdat deze zijn gepland in de zogenaamde "schouders van de nacht" en uiteindelijk in de dagperiode terechtkomen en daardoor als een dagbeweging wordt aangemerkt of door weersomstandigheden of ander factoren wordt geannuleerd waardoor de geplande vliegbeweging uiteindelijk niet kan worden uitgevoerd. Hierdoor worden geen overschrijdingen veroorzaakt in de nacht, integendeel: het aantal nachtbewegingen veroorzaakt door historische nachtslots blijft ruimschoots beneden de gestelde grens van 32.000 nachtbewegingen.

8. Alternatieve voorstellen

KLM en Martinair zijn van mening dat er niettemin kansen zijn om tot een verbetering te komen van de vaststelling van de capaciteit zonder afbreuk te doen aan het huidige stelsel. Bijvoorbeeld door het introduceren van objectieve (prestatie) criteria waardoor de beschikbaarheid van capaciteit beter kan worden getoetst, en die de sectorpartijen bij toepassing van het geldende Besluit Slotallocatie meer houvast zou geven.

Men kan bij het formuleren van dergelijke criteria aansluiting zoeken bij de wettelijke verplichting van de luchthaven om zorg te dragen voor een goede afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven zoals verwoord in de exploitatieverplichting van 8.25a Wlv. Dit zal dan gecombineerd moeten worden met een per IATA seizoen terugkerend onafhankelijk en objectief onderzoek naar de beschikbare capaciteit, rekening houdend met alle factoren die de capaciteit kunnen beïnvloeden. Een drie jaarlijks vast te stellen capaciteit is daarvoor niet toereikend en doet evenmin recht aan artikel 3 lid 3 van de Slotverordening dat op verzoek van de luchtvaartmaatschappijen een grondige capaciteitsanalyse moet worden uitgevoerd door de exploitant.

9. Conclusies

KLM en Martinair concluderen:

- dat het voorliggende voorstel tot wetwijziging gelet op het bovenstaande niet, althans onvoldoende is doordacht en onderbouwd gelet op de bewuste keuze in 2003 voor een gezamenlijke vaststelling en derhalve niet zorgvuldig tot stand is gekomen. Zij verwachten bovendien dat het huidige voorstel meer problemen gaat opleveren dan gaat oplossen.
- dat de oorzaak van de problematiek die tot de voorgestelde wetwijziging heeft geleid en de rollen van de diverse spelers daarbij niet afdoende en zorgvuldig zijn geanalyseerd;
- en bovendien meer proportionele alternatieven voorhanden zijn die al dan niet via een wetwijziging tot een beter resultaat kunnen leiden en bovendien de samenwerking tussen sectorpartijen juist wordt aangemoedigd in plaats van via deze wijziging nu wordt ontmoedigd.

KLM en Martinair verzoeken uw Excellentie daarom de voorgestelde wijziging van het Besluit Slotallocatie te heroverwegen en de gemaakte opmerkingen en commentaren van KLM en Martinair te betrekken in uw heroverweging.