

## **Position paper ACNL t.b.v. rondetafelgesprek Selectiviteitsbeleid Schiphol d.d. 7 sept. 2017**

### *Achtergrond*

De Stichting Airport Coordination Netherlands (ACNL) is een zelfstandig bestuursorgaan belast met het verdelen van schaarse capaciteit op de luchthavens Schiphol, Eindhoven, Rotterdam en in de toekomst mogelijk ook Lelystad.

De toewijzing van zogenoemde “slots”, tijden waarop een vliegtuig mag opstijgen of landen, gebeurt op basis van Europese wetgeving. Deze wetgeving, die dateert uit 1993, bepaalt dat op luchthavens in de EU waar de vraag het aanbod (de beschikbare capaciteit) overtreft, de betreffende lidstaat zorgt voor een onafhankelijke slotcoördinator.

De lidstaat dient tevens de randvoorwaarden te scheppen waarbinnen de slotcoördinator zijn werk op onpartijdige, non-discriminatoire en transparante wijze kan uitvoeren. In Nederland is die verantwoordelijkheid belegd bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Schiphol is sinds 1998 een volledig slot gecoördineerde luchthaven. Aanleiding hiervoor vormden enerzijds de door de overheid vastgestelde milieugrenzen, welke tot gevolg hadden dat het aantal starts en landingen werd gemaximeerd. Anderzijds is de door de LVNL vastgestelde maximale hoeveelheid starts en landingen per landingsbaan bepalend geweest. Beide parameters zijn bijna 20 jaar later nog steeds bepalend voor de maximale hoeveelheid starts en landingen.

Het Nederlandse luchtvaartbeleid is gericht op het behoud en de ontwikkeling van de knooppuntfunctie van Schiphol, met als doel Nederland te verbinden met de rest van de wereld. Het is een zeer vooruitstrevend en liberaal beleid, waarbij maatschappijen uit Europa en alle hoeken van de wereld welkom zijn op Schiphol. Een kwalitatief hoog netwerk van luchtverbindingen is immers een maatschappelijk belang.

Ondanks dat er sinds 1998 altijd al enige mate van schaarste bestond, met name in de piekuren en de nacht, was er buiten deze tijden nog voldoende ruimte voor luchtvaartmaatschappijen om slots te bemachtigen. Sinds 2016 is dat feitelijk niet meer het geval.

Dit kan worden verklaard door de onverwacht snelle groei van de luchtvaart en de harde grens van 500 duizend vliegbewegingen per jaar, die vooruitlopend op vaststelling in de Wet Luchtvaart door de luchthaven Schiphol al wordt gehanteerd als maximale capaciteit.

### *Problematiek*

De kern van de problematiek is gelegen in het feit dat van een groot aantal partijen op Schiphol, veelal met divergerende belangen, wordt verwacht dat ze gezamenlijk de capaciteit vaststellen. Dit wordt ook wel de “gezamenlijke zorgplicht” genoemd (Wet luchtvaart).

Vanwege genoemde uiteenlopende belangen wordt de capaciteit niet langer alleen vastgesteld op basis van feiten en cijfers, maar ook op basis van individuele belangen. Als gevolg van de toenemende schaarste spelen de belangen meer op de voorgrond dan in het verleden. Dat maakt het eindresultaat, namelijk de capaciteit op basis waarvan de slot worden verdeeld, onvoorspelbaar. Met als gevolg dat partijen worden teleurgesteld en de gang naar de rechter niet schuwen.

### *Selectiviteit*

Selectiviteit wordt vaak gezien als een middel om schaarse slots toe te kennen aan luchtvaartmaatschappijen die bijdragen aan de knooppuntfunctie van Schiphol. Dit wringt met de in de Europese wetgeving vastgelegde principes van slotcoördinatie. Met andere woorden, slotallocatie is geen instrument om selectiviteit toe te passen. Slotallocatie richt zich zuiver en alleen op een efficiënte verdeling van beschikbare luchthavencapaciteit.

### *Conclusie*

Wat de problematiek aantoont, is de noodzaak tot het maken van politieke keuzes over hoe om te gaan met schaarse luchthavencapaciteit. Schaarste is een gegeven. Er is behoefte aan regie, consistentie en duidelijkheid.