

Slotssystematiek irt handhavingsverzoek natuurvergunning LNV.

- Op luchthavens waar de vraag groter is dan het aanbod hebben luchtvaartmaatschappijen een slot nodig om van de luchthaven gebruik te maken. Deze luchthavens zijn aangewezen als zgn. gecoördineerde luchthavens. De Europese slotverordening (Vo. 95/93) bevat regels over de verdeling van de beschikbare slots door een onafhankelijke slotcoördinator op gecoördineerde luchthavens.
- De Slotverordening kent een bijzonder belang toe aan de (reeksen) slots waarover historische rechten zijn opgebouwd op grond van artikel 8 lid 2 van de Slotverordening (de zogeheten "historische rechten"). Een historisch recht geeft aanspraak op dezelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode. Op Schiphol zijn nagenoeg alle slots historisch.
- Omdat op Schiphol op basis van het nieuwe normen en handavingsstelsel (naar aanleiding van Alders adviezen, ORS afspraken en bijhorende kabinetsreactie) maximaal 500.000 vtb worden gevlogen, zijn en worden daarvoor slots uitgegeven.
- De onafhankelijke slotcoördinator verdeelt de slots op basis van de opgegeven capaciteit in de capaciteitsdeclaratie. Eerst zullen de historische slots worden toegewezen, daarna worden slots uit de slotpool uitgegeven overeenkomstig artikel 10 van de slotverordening. Rekening moet worden gehouden met de door de luchthavenexploitant vastgestelde capaciteitsparameters.
- De Slotverordening staat er in beginsel niet aan in de weg om de capaciteit op luchthavens te beperken, ongeacht het doel van de beperking. Aandachtspunt hierbij is dat mogelijk gebruik moet worden gemaakt van een 'evenwichtige aanpak' (balanced approach) dat onder meer een consultatieproces en een traject richting de EU behelst.
- Schiphol stelt op grond van het Besluit slotallocatie de capaciteitsdeclaratie vast waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen en de eventuele veranderingen die hierin zijn opgetreden. In de capaciteitsdeclaraties zal rekening moeten worden gehouden met een uitspraak van LNV.
- Waar de Slotverordening niet in voorziet, is hoe het uitgangspunt van de bescherming van historische rechten zich verhoudt tot een situatie waarin de beschikbare capaciteit op een luchthaven wordt beperkt. In zoverre bestaat er dus een zeker spanningsveld tussen enerzijds de bevoegdheid van de overheid om de capaciteit van luchthavens te (kunnen) beperken en anderzijds de bescherming van historische rechten zoals dat geregeld is in de Slotverordening.
- Omdat de Slotverordening enkel ziet op de verdeling van beschikbare slots, brengt het ontbreken van een herallocatie- of compensatiemechanisme in de Slotverordening, voor het geval historische slots vanwege capaciteitsbeperkingen niet kunnen worden gecontinueerd, mee dat die slots in beginsel verloren gaan. De aanspraak op dezelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode kan dus (deels) niet worden toegekend.
- Dit heeft gevolgen voor luchtvaartmaatschappijen met historische slots. Zij leiden mogelijk schade en zullen een terechte claim (waarschijnlijk bij het Rijk) kunnen indienen. Dit nadeel zal moeten worden gecompenseerd. De hoogte van de compensatie is afhankelijk van de hoogte van de schade, de mate waarin de maatregel kon worden voorzien en de overgangstermijn waarmee deze wordt ingevoerd. Hoe langer een luchtvaartmaatschappij zich in zijn bedrijfsvoering kan voorbereiden op de maatregel, hoe lager de compensatie (ivm de voorzienbaarheid). De Landsadvocaat heeft hier hierover aangegeven dat bij een overgangstermijn van 13 jaar volgens deskundigen kan worden gesteld dat de kans dat nadeel moet worden gecompenseerd vrijwel nihil wordt.
- Dit heeft ook gevolgen voor de slotcoördinator omdat ze (dit zbo) (nog) geen ervaring heeft met het inperken van historische rechten. Nagenoeg alle beschikbare slots op Schiphol zijn historisch. Hier zal overgangsbeleid voor gemaakt moeten worden en goed gekeken worden naar de proportionaliteit.