

Geachte leden van de CRO,

Met deze notitie gaat Rotterdam The Hague Airport (RTHA) in op actiepunten 6 van de CRO op 26 september 2019. Daarbij willen wij aangeven wat de luchthaven nu wettelijk wel -en niet- kan regelen in een Capaciteitsdeclaratie en waar deze regels te vinden zijn. Daarnaast geven wij onze kijk op de relatie tussen het declaratie proces, de openingstijden van de luchthaven en de intentie van hinder beperkende maatregelen.

### **Wettelijk kader:**

In de technische zin van de vraag is onderstaande opsomming van het wettelijke kader afdoende:

- Binnen de Europese Unie geldt de EU-regelgeving (EU95/93 + amendementen):  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX%3A31993R0095>
- EU-regelgeving verwijst naar lokale wetgeving, in Nederland o.a. het "Besluit Slotallocatie":  
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0009035/2019-10-01>
- Daarnaast zijn wij als luchthaven gebonden aan de Nederlandse Wet luchtvaart:  
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0005555/2020-01-01>
- RTHA kent tenslotte de vigerende omzettingsregeling (functionerend als luchthavenbesluit):  
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0033333/2013-05-01>
- De praktijk van slotcoördinatie is beschreven in de Worldwide Slot Guidelines (WSG) van IATA:  
<https://www.iata.org/en/policy/slots/slot-guidelines/>

RTHA wil echter een bredere toelichting geven die recht doet aan de geest van de vraag. Vrij vertaald wilde de leden van de CRO volgens ons begrijpen hoe het inperken van de slottijden, de eerdere toezegging om aan hinderbeperking bij te dragen en de primaire plicht van de luchthaven om haar maximale capaciteit beschikbaar te stellen verenigd kunnen worden. Wij lichten het vigerende wettelijk kader en onze afwegingen daarbinnen graag nader toe.

### **Rol van de luchthaven inzake een capaciteitsdeclaratie**

Het is allereerst goed om te weten dat de term Capaciteitsdeclaratie niet bestaat in de EU-slotverordening. Een document wordt opgebouwd uit één of meerdere 'Coordination parameters', die ook wel aangeduid wordt als 'Declared capacity'. Het document waarin de parameters worden gepubliceerd wordt internationaal 'capacity declaration' -afgekort capdec- genoemd.

Het is de wettelijke taak van de luchthaven om haar maximale capaciteit te declareren door twee maal per jaar in een capdec de coördinatieparameters vast te stellen voor slotallocatie. Daarbij neemt RTHA de door luchtverkeersleiding vastgestelde startbaancapaciteit (ATM) in acht. Daarnaast kan het ministerie de luchthaven een aanwijzing geven met het oog op:

- a. naleving van milieuvoorschriften;
- b. waarborging van de veiligheid;
- c. naleving van hetgeen bij of krachtens de slotverordening is bepaald.

In een eerdere presentatie aan de CRO is uitgelegd hoe RTHA komt van zes handavingspunten naar haar gedeclareerde capaciteit. Het gaat hierbij dan onder andere over het jaarvolume, een prognose van het verkeer en het aantal commerciële slots in winter en daaropvolgend zomerseizoen. Dit komt voort uit de plicht om de maximale capaciteit voor de markt aan te bieden. Dit met respect voor alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen die van toepassing zijn op de luchthaven.

Vanuit de omzettingsregeling is op dit moment alleen de maximale geluidsbelasting in de zes handavingspunten als grenswaarde opgenomen.

Daarnaast staan in de capdec parameters in verband met de terminalcapaciteit, deze staan los van de bovenstaande (jaar)volumeparameters ten aanzien van geluid. De parameters voor terminalcapaciteit zijn bedoeld om operationele problemen bij de afhandeling van passagiers in de terminal te voorkomen.

### **Afweging**

In de capaciteitsdeclaratie zomer 2020 is besloten om het laatste vertrekslot terug te brengen van 22.30 uur naar 21.55 uur. Aanleiding voor deze wijziging was de constatering dat er operationele problemen in de zomer van 2019 ontstonden: vluchten die tussen 22:00-22:30 uur moesten vertrekken haalden dit een aantal keer niet. Om de operationele gevolgen hiervan in zomer 2020 te voorkomen is besloten om de laatste uitgegeven slottijd in de capaciteitsdeclaratie te vervroegen. De maatregel was dus niet ingegeven door hinderbeperking, maar om herhaling van operationele problemen te voorkomen. Wellicht ten overvloede, maar RTHA paste de openingstijden van de luchthaven dus niet aan. Deze vloeien voort uit de wettelijke regeling en zijn geen onderdeel van de capaciteitsdeclaratie.

RTHA meent met deze aanpassing nog altijd aan de plicht te voldoen om maximaal capaciteit te declareren. De aanpassing beïnvloedt tenslotte wel de coördinatie parameters -en het daaruit volgende slot allocatie proces-, maar luchtvaartmaatschappijen worden niet gedwarsboord in hun operatie. Tegelijkertijd kan deze aanpassing mitigerend werken in het operationele domein, doordat ATC problemen voor late vluchten -zoals in 2019- minder worden. Eenvoudig gezegd kon RTHA met deze beslissing aan alle gestelde kaders voldoen.

### **Correlatie capaciteitsdeclaratie & hinderbeperking**

Begrijpelijkerwijs (h)erkent RTHA dat het terugbrengen van het laatste vertrekslot vanuit een operationele plichtpleging kan leiden tot -enige- hinderbeperking. Het is echter niet juist te veronderstellen dat andersom actieve hinderbeperking de luchthaven in staat stelt vertrekslots verder in te perken. Daarmee handelt RTHA in strijd met de plicht om coördinatie parameters aan te leveren, die de maximale capaciteit declareren.

De actieve betrokkenheid van RTHA in de werkgroep hinderbeperkende maatregelen laat zien dat het initiatief tot onderzoek naar hinderbeperkende initiatieven wordt gesteund. Slottijden beperken zien wij niet als één van die maatregelen, aangezien wij daarmee onze plichten schenden en buiten de internationale wetgeving handelen.

### **Tenslotte**

Als de keuze om het laatste vertrekslot terug te brengen van 22.30 uur naar 21.55 uur (gedaan om operationele redenen niet vanwege hinder) voor partijen inadequaat en onaanvaardbaar blijkt, dan zijn wij enkel bij machte om bij een volgende capdec de originele tijden weer op te nemen. Andere opties zijn ons niet gegeven aangezien deze conflicteren met de wettelijke kaders zoals reeds beschreven op de vorige pagina.

Ik ga er van uit met deze notitie de CRO voldoende geïnformeerd te hebben en stel voor het openstaande actiepoint als afgedaan te beschouwen.

Bas Liebeek  
*Adviseur Stakeholdermanagement*  
Rotterdam The Hague Airport