RTHA en Slotcoördinatie

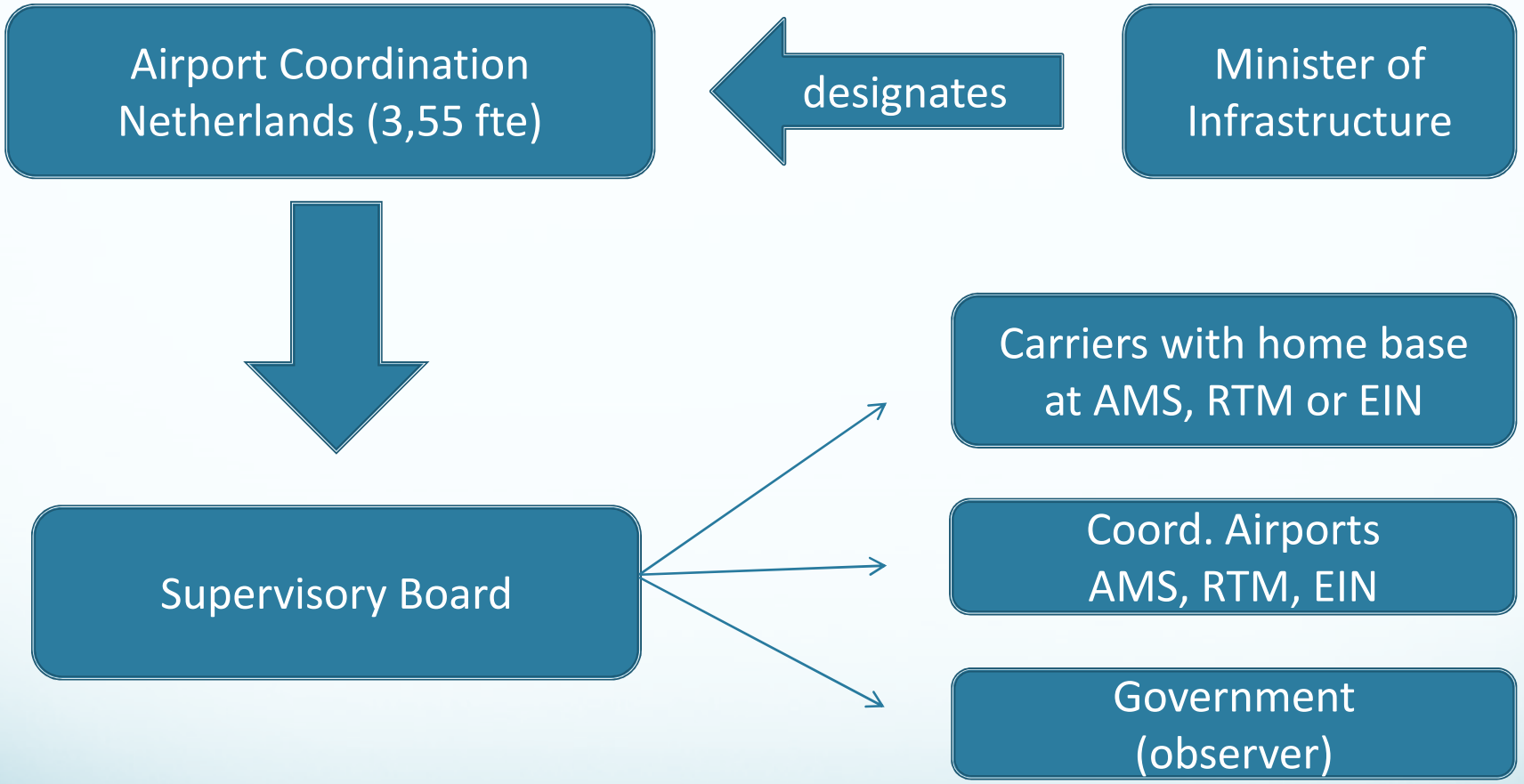
Caroline Ditvoorst
Managing Director
Airport Coordination Netherlands

airport coordination netherlands

Inhoud

- Airport Coordination Netherlands
- Waarom slotcoördinatie
- Juridische basis (EU)
- Selectiviteit

Airport Coordination Netherlands



NB Finance: 2/3 home carriers, 1/3 AMS, RTM and EIN

Wat is een ‘airport slot’?

Airport slot:
Toestemming van een coördinator om op een bepaalde datum en tijd de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke luchthaveninfrastructuur op een gecoördineerde luchthaven te gebruiken om te landen of op te stijgen.

N.B. niet te verwarren met een **Air Traffic Control (ATC) of runway slot:** door de luchtverkeersleiding opgegeven aankomst- of vertrektijd. In Europa centraal gereguleerd door Eurocontrol.

Waarom slotcoördinatie?

- Middel om capaciteit te sturen wanneer de vraag groter is dan de beschikbare capaciteit
- Stelt de luchthaven in staat de capaciteit optimaal te benutten

Niveaus van slotcoördinatie

- Level 1: luchthaven met **voldoende capaciteit** om aan de vraag te voldoen
- Level 2: luchthaven waar gedurende bepaalde periodes **kans op congestie** bestaat (‘schedules facilitated’)
- Level 3: luchthavens waar de **vraag de capaciteit ruim overschrijdt** (gecoördineerd)

Wereldwijd coördineren 90 coördinatoren 276 luchthavens:

- 162 *gecoördineerde* luchthavens
- 114 ‘*schedules facilitated*’ luchthavens

Juridische basis

- Verordening (EEG) nr. 95/93 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens
- IATA Worldwide Slot Guidelines

Basisprincipes I

- Capaciteit
  - Lidstaat wijst luchthaven aan als ‘gecoördineerd’
  - Lidstaat zorgt ervoor dat coördinatie parameters worden vastgesteld (beschrijving in operationele termen van alle capaciteit beschikbaar voor slotallocatie)
- Coördinator
  - onafhankelijk, neutraal, non-discriminatoir en transparant

Basisprincipes II

- Slotallocatieproces
  - slots worden per seizoen toegekend uit de **slot pool** (slots die resteren nadat historische slots zijn toegekend)
  - 50% van deze slots wordt eerst toegewezen aan nieuwe gegadigden[1]
  - Slots worden toegekend per serie slots (ten minste 5 slots die voor een seizoen op dezelfde tijd en dezelfde dag van de week zijn aangevraagd en toegewezen)

[1]airline die voor een bepaalde dag een serie slots aanvraagt op een luchthaven waar die airline, als het verzoek zou worden gehonoreerd, op die luchthaven op die dag minder dan 5 slots ter beschikking zou hebben.

Basisprincipes III

- Slotallocatieproces
  - historische slots of ‘grandfather rights’: een airline die tenminste 80% van de toegekende series slots heeft geopereerd, heeft recht op diezelfde series slots in het volgende gelijkwaardige seizoen
  - de max. 20% slots die niet worden gebruikt moeten worden teruggeven aan de slotpool vóór de dag van operatie zodat deze eventueel nog door een andere airline kunnen worden gebruikt (ad hoc).

Basisprincipes IV

- Handhaving
  In de volgende gevallen kan de coördinator besluiten om series slots in te trekken voor het resterende deel van het seizoen:

  - bij het herhaaldelijk en opzettelijk uitvoeren van diensten op tijden die aanzienlijk verschillen van de toegekende slottijdslot -> verlies van de historische status (slot misbruik)
  - als een airline er niet in slaagt de vereiste 80% te bereiken

  De lidstaat zorgt ervoor dat er doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties of gelijkwaardige maatregelen zijn waarmee kan worden opgetreden

Worldwide Slot Guidelines

General priorities for slot allocation

Coördinatoren kennen de in de capaciteitsdeclaratie beschreven capaciteit toe op basis van de volgende prioriteitsregels :

1. series scheduled services;
2. ad hoc services;
3. ander verkeer

Worldwide Slot Guidelines

Primaire criteria voor de initiële slotallocatie

1. historische slots
2. wijzigingen van historische slots
3. slot pool
4. new entrants
5. year round operations

Additionele criteria voor de initiële slotallocatie

1. effectieve periode van operatie
2. type service en markt
3. mededinging
4. local guidelines

Local guidelines

- Luchthavenbeleid is nationaal beleid;
- De lidstaat kan lokale richtsnoeren goedkeuren (op voorstel van het Coordination Committee), mits deze geen afbreuk doen aan de onafhankelijkheid van de coördinator, stroken met het EU-recht en tot doel hebben de luchthavencapaciteit efficiënter te benutten;
- Hierbij kan gedacht worden aan nadere regels m.b.t. geluid, capaciteit in de nacht, hoe om te gaan met ad hoc-verkeer, met langdurige tijdelijke verstoringen etc.

Selectiviteit?

- Maatregelen moeten voldoen aan bestaande nationale en Europese regelgeving;
- Iedere EU maatschappij heeft in beginsel toegang tot alle EU-luchthavens;
- Ze mogen niet discrimineren op nationaliteit en luchtvaartmaatschappij en bestemmingen binnen de EU;
- Maatregelen moeten transparant zijn (volledig, objectief en betrouwbaar).

- Gedacht kan worden aan bijv. prijsmaatregelen (differentiatie in luchthaventarieven).

Slots en selectiviteit?

- AMS
  - slots bleken niet te kunnen worden ingezet voor selectiviteit t.b.v. het mainportbeleid

- LEY[1]
  - de ‘zonbestemmingsregel’: juridisch niet haalbaar, discriminatie op bestemming is expliciet verboden (slot is niet route gebonden)
  - verkeersverdelingsregels op basis van een minimum aantal (transfer/zakelijke) passagiers: mogelijk discriminatoir + moeilijk meetbaar (transparantie)

[1] ”Verkeersverdelingsregels voor de twin-airport Schiphol-Lelystad”, seo economisch onderzoek, juni 2013

Conclusie?

- Een zakelijk profiel is niet afdwingbaar middels slotcoördinatie.

Vragen?

Dank voor uw aandacht

airport coordination netherlands