
277

Besluit van 5 juni 2003, houdende wijziging van het Besluit slotallocatie in verband met Schiphol 2003

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 12 februari 2003, nr. HDJZ/LUV/2002-171, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op verordening nr. 95/93 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 18 januari 1993 betreffende de gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens (*PbEG L 14*) en artikel 76, eerste lid, onderdeel c, van de Luchtvaartwet;

De Raad van State gehoord advies van 18 april 2003, nr. W09.03.0063/V;

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 28 mei 2003, nr. HDJZ /LUV/2003-1012, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit slotallocatie¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 3 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het tweede lid vervalt: door de burgerexploitant.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
5. Het derde lid is niet van toepassing op de luchthaven Schiphol.

B

In artikel 5 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Ten aanzien van de luchthaven Schiphol rust de in het eerste lid bedoelde verplichting op de in artikel 8.18 van de Wet luchtvaart bedoelde betrokkenen.

¹ Stb. 1997, 635, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 1 mei 2001, Stb. 257.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 12 augustus 2003, nr. 153.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 5 juni 2003

Beatrix

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *achtste* juli 2003

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

NOTA VAN TOELICHTING

Met de inwerkingtreding van de Wet van 27 juni 2002 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (Stb. 374), verder te noemen Schipholwet, wordt een nieuw hoofdstuk in de Wet luchtvaart gevoegd. De voornaamste regels met betrekking tot de luchthaven Schiphol zijn hiermee samengenomen in één hoofdstuk. Bepalingen omtrent de slotallocatie voor Schiphol zullen echter niet naar Hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart worden overgeheveld, maar zullen in het Besluit slotallocatie blijven. Het huidige besluit wordt hierbij in overeenstemming gebracht met de genoemde wet. Feitelijk blijft de basis van het stelsel van slotallocatie en de onafhankelijke positie van de slotcoördinator ten opzichte van de overige betrokken partijen echter onveranderd.

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, de verlener van luchtverkeersdiensten en de luchtvaartmaatschappijen, vrij te bepalen hoe zij de gegeven ruimte invullen. De consequenties hiervan komen terug in de artikelen 3 en 5.

Artikel I

A

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.

Vanwege het nieuwe stelsel voor Schiphol wordt er voor deze luchthaven geen gebruiksplan meer vastgesteld, hetgeen nog wel het geval is ingevolge artikel 3, derde lid, voor de overige luchthavens. De in artikel 8.18 van de Wet luchtvaart bedoelde partijen treffen zelf voorzieningen om binnen de vastgelegde grenswaarden te blijven. Het zijn deze voorzieningen die zouden kunnen resulteren in een capaciteitsdeclaratie, waaraan de slotcoördinator is gebonden. De bedoelde partijen zijn hier echter geheel vrij in.

B

Op grond van artikel 8.18 van de Wet luchtvaart zijn het de exploitant van de luchthaven, de verlener van luchtverkeersdiensten en de luchtvaartmaatschappijen 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 is die twee maal per jaar de capaciteit vaststelt, maar de drie bedoelde partijen gezamenlijk. De verwijzing 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. Deze definitie is ten aanzien van de luchthaven Schiphol algemener dan voor andere luchthavens. De bijkomende norm omtrent geluid gaat niet meer op voor Schiphol, aangezien deze wordt bepaald op grond van artikel 25a van de Luchtvaartwet. Deze norm zal echter samen met luchtverontreiniging wel terugkomen bij het bepalen van de capaciteit en het toewijzen van slots, omdat de in artikel 8.18 van de Wet luchtvaart genoemde betrokkenen op

grond van artikel 5 de capaciteit zullen vaststellen en zij tevens op grond van de Schipholwet zijn gebonden aan de bedoelde grenswaarden.

Op grond hiervan kan dan ook worden geconstateerd dat de administratieve lasten ten gevolge van deze wijziging niet veranderen. De benodigde informatie voor het vaststellen van de capaciteit vloeit immers voort uit art. 8.18 van de Wet luchtvaart en uit de Regeling Milieu-informatie. De hiermee gemoeide administratieve lasten kunnen dus worden beschouwd als onderdeel van de lasten die onder deze bepaling en regeling vallen. Bovendien waren de partijen op grond van de verordening al betrokken bij het overleg over de vaststelling.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus