



Beleidsregel van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de handhaving van artikel 7 van het Besluit slotallocatie (Beleidsregel handhaving misbruik van slots op gecoördineerde luchthavens)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 7 van het Besluit slotallocatie en artikel 4:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

Besluit:

Artikel 1

- In deze beleidsregel wordt verstaan onder:
 - ILT*: Inspectie Leefomgeving en Transport;
 - Verordening 95/93*: Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van 'slots' op communautaire luchthavens (PbEG 1993, L 14);
 - slot*: door een coördinator, overeenkomstig Verordening 95/93, gegeven toestemming om op een welbepaalde 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, zoals toegewezen door een coördinator overeenkomstig deze verordening;
 - WASG*: Worldwide Airport Slot Guidelines, zijnde de wereldwijd door de luchtvaartsector opgestelde aanvullende regels en richtsnoeren;
 - beweging*: aankomende of vertrekkende vlucht;
 - nachtbeweging*: beweging op de luchthaven Schiphol, in de periode als bedoeld in artikel 4.2.3a van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, waarbij het tijdstip geldt dat het luchtvaartuig loskomt van of met de wielen landt op de start- of landingsbaan;
 - nachtslot*: slot voor vertrek in de periode tussen 22:40 en 06:55 uur, waar het luchtvaartuig van de blokken gaat, dan wel slot voor aankomst in de periode tussen 23:00 en 07:15 uur, waar het luchtvaartuig aan de blokken gaat;
 - bloktijd*: automatische registratie van de parkeerrem, het registreren van de tijd op de opstelplaats, of de handmatige registratie van het verwijderen of aanbrengen van de blokken voor de wielen, waarbij de meest gunstige tijd voor de luchtvaartmaatschappij wordt toegepast;
 - baantijd*: het moment van landen of opstijgen waarbij de wielen van het luchtvaartuig contact maken dan wel verliezen met de grond;
 - luchtdienst*: het uitvoeren van een vlucht;
 - slotafwijking*: een individuele afwijking op het slotregime die kan leiden tot een overtreding;
 - IATA seizoen*: seizoen zoals beschreven in de WASG.
- De omschrijving van begrippen in artikel 2 van Verordening 95/93 en artikel 1 van het Besluit slotallocatie is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 2

In artikel 7, eerste lid, van het Besluit slotallocatie wordt verstaan onder:

- 'herhaaldelijk'*: meer dan één keer binnen één IATA seizoen;
- 'tijden die wezenlijk verschillen'*:
 - een vertrek- of aankomsttijd, die qua bloktijd meer dan 60 minuten afwijkt van het toegewezen slot; of
 - een nachtbeweging zonder dat er een nachtslot is toegewezen, waarbij rekening wordt gehouden met een marge van 2 minuten afwijking van de baantijd;
- 'wezenlijk andere wijze'*: het gebruik van een slot met een ander type vliegtuig, aantal stoelen, herkomst en bestemming, STC code of elke andere wezenlijke afwijking dan door de luchtvaartmaatschappij werd aangegeven op het moment van toewijzing van het desbetreffende slot.

Artikel 3

Bij het berekenen van een bestuurlijke boete op grond van artikel 11.16, eerste lid, onderdeel e, onder 5°, Wet luchtvaart wordt in het geval van een overtreding van artikel 7 Besluit slotallocatie de in bijlage 1 opgenomen boetecatalogus toegepast.



Artikel 4

1. Van het opleggen van een bestuurlijke boete overeenkomstig artikel 3 wordt in ieder geval afgezien in de volgende situaties, mits de gedraging van de luchtvaartmaatschappij, onvoorzienbaar, onvermijdbaar en niet toerekenbaar was aan de luchtvaartmaatschappij:
 - a. onverwachte, onvermijdbare technische storingen van het luchtvaartuig, welke de slotovertreding veroorzaakt;
 - b. technische storingen, beschadigingen of verplichte controles die het gevolg zijn van externe oorzaken die de slotovertreding veroorzaken;
 - c. stakingen of vakbondsacties die de slotovertreding veroorzaakt;
 - d. eventuele maatregelen van de luchtverkeersleiding die de slotovertreding veroorzaken;
 - e. medische noodgevallen die de slotovertreding veroorzaken;
 - f. weersomstandigheden die de slotovertreding veroorzaken;
 - g. rugwind en tegenwind waarvoor het schema niet kon worden aangepast en waarbij de overtreding niet kon worden voorkomen door de vliegsnelheden aan te passen;
 - h. politieke situaties die de slotovertreding veroorzaken;
 - i. oorlogen of conflicten die de slotovertreding veroorzaken;
 - j. veiligheidsredenen die de slotovertreding veroorzaken;
 - k. het lossen van ongebegeleide ruimbagage conform Verordening (EG) Nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (PbEU 2008, L 97), tenzij die bagage is gescheiden vanwege factoren buiten de controle van de passagier of is onderworpen aan veiligheidscontroles;
 - l. vertragingen veroorzaakt door het laat instappen van passagiers met mobiliteitsbeperkingen door de luchthavenautoriteit in overeenstemming met Verordening (EG) Nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen (PbEU 2006, L 204); of
 - m. andere redenen die voldoen aan de voorwaarden uit het eerste lid.
2. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht heeft uitgevoerd, levert bij de ILT schriftelijk onderbouwd bewijs aan indien zij een beroep doet op een rechtvaardigingsgrond.
3. Indien één van de in het eerste lid genoemde situaties zich heeft voorgedaan op een eerdere vlucht, als onderdeel van een rotatie, kan de rechtvaardigingsgrond gelden voor een latere vlucht van de rotatie.
4. Indien bij een luchtvaartmaatschappij binnen één IATA seizoen meerdere slotafwijkingen worden geconstateerd kan de ILT, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht heeft uitgevoerd, vragen om een verbeterplan te implementeren om verdere slotafwijkingen binnen dat IATA-seizoen te voorkomen.
5. Bij het niet uitvoeren van een verbeterplan als bedoeld in het vierde lid, kan er geen beroep worden gedaan op een rechtvaardigingsgrond.

Artikel 5

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 6

Deze beleidsregel is niet van toepassing bij de handhaving van overtredingen van artikel 7 van het Besluit slotallocatie die zijn begaan vóór inwerkingtreding van deze beleidsregel.

Artikel 7

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel handhaving misbruik van slots op gecoördineerde luchthavens.

Deze beleidsregel zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
namens deze:
DE INSPECTEUR-GENERAAL LEEFOMGEVING EN TRANSPORT
J. van den Bos*



BIJLAGE 1, BOETECATALOGUS ALS BEDOELD IN ARTIKEL 3

1. Nachtbewegingen zonder nachtslot			
1.1 Herhaaldelijk en opzettelijk luchtdiensten uitvoeren op tijden die wezenlijk verschillen van het toegewezen slot, die leiden tot een nachtbeweging met een dagslot;			
Feitcode	Wet/artikel	Omschrijving overtreding	Boetebedrag
B 7.1.a (1)	Besluit slotallocatie Artikel 7, lid 1, onderdeel a	Het maken van een nachtbeweging met een dagslot met een vliegtuig in de geluidscategorie S1. (tabel 2)	€ 75.000,- per overtreding
B 7.1.a (2)	Besluit slotallocatie Artikel 7, lid 1, onderdeel a	Het maken van een nachtbeweging met een dagslot met een vliegtuig in de geluidscategorie S2, S3, S4. (tabel 2)	€ 50.000,- per overtreding
B 7.1.a (3)	Artikel 7, lid 1, onderdeel a	Het maken van een nachtbeweging met een dagslot met een vliegtuig in de geluidscategorie S5 S6 of S7. (tabel 2)	€ 25.000,- per overtreding
1.2 Een luchtdienst uitvoeren zonder dat een slot voor die luchtdienst is toegewezen en die leidt tot een nachtbeweging (NOREC night)			
Feitcode	Wet/artikel	Omschrijving overtreding	Boetebedrag
B 7.1.d (1)	Besluit Slotallocatie Artikel 7, lid 1, onderdeel d	Het maken van een nachtbeweging zonder slot met een vliegtuig in de geluidscategorie S1. (tabel 2)	€ 75.000,- per overtreding
B 7.1.d (2)	Besluit Slotallocatie Artikel 7, lid 1, onderdeel d	Het maken van een nachtbeweging zonder slot met een vliegtuig in de geluidscategorie S2, S3, S4 of S5. (tabel 2)	€ 50.000,- per overtreding
B 7.1.d (3)	Besluit Slotallocatie Artikel 7, lid 1, onderdeel d	Het maken van een nachtbeweging zonder slot met een vliegtuig in de geluidscategorie S6 of S7. (tabel 2)	€ 25.000,- per overtreding
2. overige overtredingen			
2.1 Een luchtdienst uitvoeren zonder dat een slot voor die luchtdienst is toegewezen en die niet leidt tot een nachtbeweging (NOREC day)			
Feitcode	Wet/artikel	Omschrijving overtreding	Boetebedrag
B 7.1.d (4)	Besluit Slotallocatie Artikel 7, lid 1, onderdeel d	Vluchten zonder slot uitvoeren op een gecoördineerde luchthaven met een (wide body) vliegtuig met een ICAO code D, E of F (tabel 3)	€ 50.000,- per overtreding
B 7.1.d (5)	Besluit Slotallocatie Artikel 7, lid 1, onderdeel d	Vluchten zonder slot uitvoeren op een gecoördineerde luchthaven met een vliegtuigtype (kleiner dan een wide body) vliegtuig met een ICAO code A, B of C (tabel 3)	€ 25.000,- per overtreding
2.2 Herhaaldelijk en opzettelijk een toegewezen slot niet gebruiken (NOOPS)			
Feitcode	Wet/artikel	Omschrijving overtreding	Boetebedrag
B 7.1.c (1)	Besluit Slotallocatie Artikel 7, lid 1, onderdeel c	Slot niet gebruiken voor een (wide body) vliegtuig met een ICAO code D, E of F (tabel 3)	€ 50.000,- per overtreding
B 7.1.c (2)	Besluit Slotallocatie Artikel 7, lid 1, onderdeel c	Slot niet gebruiken voor een vliegtuigtype (kleiner dan een wide body) met een ICAO code A, B of C] (tabel 3)	€ 25.000,- per overtreding



2.3 Herhaaldelijk en opzettelijk een slot gebruiken op wezenlijk andere wijze dan was aangegeven ten tijde van de toewijzing van het betreffende slot

Feitcode	Wet/artikel	Omschrijving overtreding	Boetebedrag
B 7.1.b (1)	Besluit Slotallocatie Artikel 7, lid 1, onderdeel b	Slots op een wezenlijk andere wijze gebruiken dan waarvoor uitgegeven voor een (wide body) vliegtuig met een ICAO code D, E of F (tabel 3)	€ 50.000,- per overtreding
B 7.1.b (2)	Besluit Slotallocatie Artikel 7, lid 1, onderdeel b	Slots op een wezenlijk andere wijze gebruiken dan waarvoor uitgegeven voor een vliegtuigtype (kleiner dan een wide body) met een ICAO code A, B of C (tabel 3)	€ 25.000,- per overtreding

2.4 Herhaaldelijk en opzettelijk luchtdiensten uitvoeren op tijden die wezenlijk verschillen van het toegewezen slot (vliegen op wezenlijk andere tijden)

B 7.1.a (4)	Besluit Slotallocatie Artikel 7, lid 1, onderdeel a	Slots op wezenlijk andere tijden gebruiken dan waarvoor uitgegeven voor een (wide body) vliegtuig met een ICAO code D, E of F (tabel 3)	€ 50.000,- per overtreding
B 7.1.a (5)	Besluit Slotallocatie Artikel 7, lid 1, onderdeel a	Slots op wezenlijk andere tijden gebruiken dan waarvoor uitgegeven voor een (vliegtuigtype kleiner dan een wide body) vliegtuig met een ICAO code A, B of C (tabel 3)	€ 25.000,- per overtreding



Tabel 2 (Schiphof tarieven en voorwaarden)

Geluidscategorie S1	Geluidscategorie S2	Geluidscategorie S3	Geluidscategorie S4
Airbus A300	Airbus A310 Airbus A321 Airbus A319 Airbus A320 Airbus A330	Airbus A318	
B727 B737-100/200/300/400/500 B767-100/200/300 B747-200	B737-600/700/800/900 B767-400 B747-400 B757	B777-200/300er	B717
Antonov niet vermelde typen	Antonov 148 ATR42 ATR72		
BAe niet vermelde typen DC-8 DC-9 DC-10 Ilyushin alle typen Tupolev alle typen Yak42	Embraer 170/175/190/195 Fokker 100 MD-11 Shorts 360	BAe 146/AVRO RJ series Bombardier CRJ700 Bombardier 900 Canadair CL600 Canadair RJ 700/900 Sukhoi Superjet 509	Bae 125-800 Fokker 70 MD-90
Fokker 27/50			
Lockheed alle typen			
MD-81/82/83/87/88			
Gulfstream II/III Hawker 700			Gulfstream IV/V or 650 Hawker 800 Hawker 750/800 XP Cessna 500 Cessna 560 XL Cessna 750
Cessna 650			
Falcon 10/20/50			Falcon 200/900/2000/7x IAI Galaxy SPX IAI other types Learjet 31/35/36/45/55/60 Beech alle typen
Alle vliegtuigen niet vermeld in geluidscategorieën S1, S2, S3, S4, S5, S6 of S7		Alle helikopters	

Geluidscategorie S5	Geluidscategorie S6	Geluidscategorie S7
Airbus A340	Airbus A321NEO	Airbus A320NEO Airbus A350 Airbus A380
DHC (DH8D)	B737-800MAX B747-800 B787	
Bombardier Global Express	Canadair RJ100/200	
Canadair CL601/604		
Dornier 328/jet		
Embraer E120 Embraer E135/145		
Saab alle typen		
Alle vliegtuigen < 6 ton MTOW		
Alle propellervliegtuigen ≤ 9 ton MTOW		



Tabel 3 (ICAO aircraftcodes)

Code letter	Wingspan	Outer main gear wheel span	Typical aeroplane
A	< 15 m	< 4.5 m	PIPER PA-31/CESSNA 404 Titan
B	15 m but < 24 m	4.5 m but < 6 m	BOMBARDIER Regional Jet CRJ-200/DE HAVILLAND CANADA DHC-6
C	24 m but < 36 m	6 m but < 9 m	BOEING 737-700/AIRBUS A-320/EMBRAER ERJ 190-100
D	36 m but < 52 m	9 m but < 14 m	B767 Series/AIRBUS A-310
E	52 m but < 65 m	9 m but < 14 m	B777 Series/B787 Series/A330 Family
F	65 m but < 80 m	14 m but < 16 m	BOEING 747-8/AIRBUS A-380-800



TOELICHTING

Algemeen

In deze beleidsregel wordt aangegeven hoe een overtreding van artikel 7, eerste lid, van het Besluit slotallocatie wordt gehandhaafd door de ILT. Er is een boetecatalogus opgenomen om luchtvaartmaatschappijen op de hoogte te stellen van de boetes.

Toezichtproces

Het monitoren van de slots wordt door de slotcoördinator, (Airport Coordination Netherlands, ACNL) gedaan. ACNL bepaalt ook hoe slotafwijkingen meetellen voor de zogenaamde use it or lose it regel waarmee na het daadwerkelijk uitvoeren van een percentage van de vluchten waarvoor een slot is afgegeven, de betrokken luchtvaartmaatschappij aanspraak maakt op dezelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode en of luchtvaartmaatschappijen zich voor deze regel op overmacht mogen beroepen. ACNL meldt de slotafwijkingen aan ILT. De ILT onderzoekt deze slotafwijkingen in het kader van slotmisbruik. De conclusie van deze onderzoeken kan resulteren in een interventie. Zowel ACNL als de ILT kunnen beide sancties opleggen, deze kunnen ook samenlopen.

Als er een slotafwijking wordt geconstateerd dan wordt de luchtvaartmaatschappij hiervan op de hoogte gesteld. De notificatie door de ILT is aanvullend op de notificatie door de slotcoördinator. Verder wordt de luchtvaartmaatschappij er op gewezen dat bij volgende slotafwijkingen er mogelijk sprake kan zijn van een overtreding (afhankelijk van de type slotafwijking). Bij overtredingen wordt er passend geïntervenieerd aan de hand van de interventiematrix uit de Landelijke Handhavingsstrategie (LHS) en kan de ILT conform het gestelde in deze beleidsregel en de bijbehorende boetecatalogus besluiten om een bestuurlijke boete op te leggen. Op grond van artikel 11.16, derde lid, onderdeel g, van de Wet luchtvaart bedraagt de maximaal op te leggen boete voor een slotovertreding momenteel € 670.000.

Als wordt gesproken over nachtregime dan wordt bedoeld de periode zoals vastgelegd in artikel 4.2.3.a van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (de periode van 23:00 uur tot 07:00 uur (lokale tijd), zoals dat luidde ten tijde van de inwerkingtreding van deze beleidsregel.

Indien opzettelijk voorkomt in de omschrijving van de verbodsbepalingen in artikel 7 van het Besluit slotallocatie kan hiervoor bijvoorbeeld het moment bepalend zijn dat de piloot vraagt om de toestemming om te vertrekken (startup clearance) terwijl de luchtvaartmaatschappij wist, dan wel had moeten weten dat er een slotafwijking of overtreding plaats gaat vinden. Bij het niet gebruiken van een slot, wordt bijvoorbeeld gekeken of het slot nog teruggegeven kon worden op het moment dat de luchtvaartmaatschappij wist het slot niet meer te kunnen of zullen gebruiken. Voorop staat dat als een luchtvaartmaatschappij een slotafwijking, die als overtreding aangemerkt kan worden, had kunnen vermijden door administratieve handelingen, zij geen gebruik kan maken van de rechtvaardigingsgronden van artikel 4. Bij het vaststellen van overtredingen wordt door de ILT tevens rekening gehouden met het voor Nederland geldende beleid zoals vastgelegd in 'policy rulings' zoals gepubliceerd op de website van ACNL. Overtredingen die het gevolg zijn van het niet uitvoeren van verbeterplannen zoals besproken met ACNL en/of de ILT worden gezien als opzettelijk gepleegd.

Vliegen op een gecoördineerde luchthaven zonder slot:

Het gebruik maken van een gecoördineerde luchthaven zonder hiervoor over een slot te beschikken is een ernstige vorm van slotmisbruik omdat:

- Er schaarste is aan slots op de luchthavens, de schaarste in de vorm van het maximaal toegestane aantal slots wordt volgens spelregels verdeeld onder de aanvragers van deze slots. Door een vlucht uit te voeren zonder slot, blijven er minder slots over voor rechtmatige aanvragers.
- Bij het alloceren van slots wordt rekening gehouden met de maximale belasting van de luchthaven per tijdseenheid. Een vlucht zonder gealloceerd slot kan een belasting boven het maximum opleveren, waardoor andere vluchten mogelijk moeten wachten.
- Slots, schaars en kostbaar zijn, in het bijzonder op een ernstig overbelaste luchthaven zoals Schiphol. De exacte waarde van slots in Nederland is onbekend omdat slots in Nederland niet direct verhandelbaar zijn. Schiphol behoort wereldwijd bij de top 3 van ernstig overbelaste luchthavens samen met Hongkong en Heathrow. Het vliegen zonder slot werkt concurrentie verstorend.

Er zijn extra beperkingen in de afhandelingscapaciteit van grote (wide body) vliegtuigen. Het vliegen zonder slot met deze categorie wordt daarom als zeer ernstig gekwalificeerd.



Artikelsgewijs

Artikel 2

Het begrip herhaaldelijk:

Indien herhaaldelijk voorkomt in de omschrijving van de verbodsbepaling in artikel 7 van het Besluit slotallocatie maakt dat dat de eerste slotafwijking geen overtreding oplevert. Voor het vaststellen van een herhaling wordt binnen één IATA seizoen gekeken. Bij begin van het volgende IATA seizoen wordt opnieuw begonnen met tellen.

Voorbeelden van het tellen van het aantal slotafwijkingen die resulteren in een overtreding bij slotmisbruik:

Aantallen afwijkingen bij **vliegen zonder slot** (artikel 7, eerste lid, onderdeel d, Besluit slotallocatie): Dit is de zwaarste overtreding qua slotmisbruik en is zeer ongewenst. Daarom begaat de luchtvaartmaatschappij die één vlucht uitvoert zonder slot al meteen een overtreding. Elke vlucht zonder slot is dus een afzonderlijke overtreding.

Aantallen afwijkingen bij **alle overige overtredingen** (artikel 7, eerste lid, onderdelen a, b en c, Besluit slotallocatie):

Bij alle overige vormen van slotmisbruik is herhaaldelijk een element van de overtreding, zoals bij het niet opereren van een gealloceerd slot. Bij het niet gebruiken van één gealloceerd slot (zonder deze tijdig terug te geven) is er nog geen sprake van een overtreding, we spreken dan van een "afwijking". Indien binnen een IATA seizoen twee keer een slot niet wordt gebruikt is er wel sprake van een overtreding, omdat er dan sprake is van herhaling. Hier wordt dan op door geteld. De derde keer dat een slot niet gebruikt wordt leidt tot de tweede overtreding enzovoort.

Onderstaande gedragingen vinden plaats binnen 1 IATA seizoen:

1x een slot niet gebruiken: afwijking (de luchtvaartmaatschappij wordt geïnformeerd)

2x een slot niet gebruiken: overtreding 1 (de luchtvaartmaatschappij wordt gesanctioneerd)

3x een slot niet gebruiken: overtreding 2 (de luchtvaartmaatschappij wordt gesanctioneerd)

4x een slot niet gebruiken: overtreding 3 (de luchtvaartmaatschappij wordt gesanctioneerd)

Artikel 4

De ILT legt overeenkomstig artikel 5:5 van de Algemene wet bestuursrecht geen bestuurlijke sanctie op voor zover voor de overtreding een rechtvaardigingsgrond bestaat. In artikel 4, eerste lid, van deze Beleidsregel, is een niet limitatieve opsomming van rechtvaardigingsgronden opgenomen. Een rechtvaardigingsgrond kan bestaan uit overmacht, noodweer, handelen ter uitvoering van een wettelijk voorschrift en handelen ter uitvoering van een bevoegd gegeven ambtelijk bevel. Zoals bijvoorbeeld een aanwijzing van de luchtverkeersleiding. Verder wordt overeenkomstig artikel 5:41 van de Algemene wet bestuursrecht geen bestuurlijke boete opgelegd indien de overtreding niet aan de luchtvaartmaatschappij kan worden verweten.

Voorbeelden van externe oorzaken kunnen zijn: vogelaanvaringen, blikseminslagen, andere schade als gevolg van slecht weer, vulkaanuitbarstingen, schade aan het luchtvaartuig door voorwerpen van buitenaf. Ook schade veroorzaakt door derden (niet werkzaam in opdracht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert);

Bijlage 1, Boetecatalogus

Proportionaliteit boetes voor overtredingen gedurende het nachtrecht:

Om de boetes voor overtredingen van het nachtrecht, qua hoogte proportioneel te maken met de ernst van de overtreding wordt aangesloten bij een categorie indeling naar de geluidsproductie in EPNdB-waarden per vliegtuig conform de door ICAO erkende en aanvaarde certificering. Daarbij is de mate van geluidsproductie bepalend voor de ernst van de overtreding. Primair dient de handhaving van het nachtrecht immers om de omgeving te beschermen tegen overlast door landende en vertrekkende vliegtuigen (schade aan luchthavenexploitaties met een nachtrecht). Verder geldt het aantal slots in de uren van het nachtrecht zeer beperkt is. Daarom wordt het vliegen zonder een voor deze periode gealloceerd slot ook als verzwarende factor beschouwd. De boetebedragen voor overtredingen van het nachtrecht zijn daarom hoger dan de boetebedragen voor overtredingen van het dag regime.

Proportionaliteit overige boetes in de boetecatalogus:

De boetes anders dan voor slotmisbruik binnen het nachtrecht, zijn qua hoogte proportioneel



gemaakt aan de omvang van het vliegtuig waarmee de overtreding is begaan. Hiervoor is aansluiting gezocht bij de door ICAO gestandaardiseerde indeling zoals opgenomen in tabel 3 van bijlage 1 van deze beleidsregel.

Omdat er extra beperkingen gelden in de afhandelingscapaciteit van grote (wide body) vliegtuigen op vliegvelden, wordt slotmisbruik gepleegd met deze afmeting vliegtuigen zwaarder beboet. Verder zijn de afmetingen van vliegtuigen een maat voor de economische waarde van de uitgevoerde vlucht en daarmee voor het genoten economisch voordeel bij het overtreden. Grotere vliegtuigen kunnen immers meer vracht en/of passagiers vervoeren. Daarom is voor de boetes voor slotmisbruik de omvang van het vliegtuig waarmee de overtreding is gepleegd bepalend.

De omvang van de kosten om de overtreding te voorkomen zijn immers ook gerelateerd aan de omvang van het vliegtuig. De hoogte van de boetes is zo bepaald dat de boete voldoende prikkelt tot naleving. Als passagiers door het later uitvoeren van de vlucht door de luchtvaartmaatschappij moeten worden verzorgd en gecompenseerd, gaat het om grote bedragen per passagier. Het moet dan niet goedkoper voor de luchtvaartmaatschappij zijn om de boete voor slotmisbruik te betalen. De compensatie voor een vertraagde of geannuleerde vlucht kan tot 600 euro per passagier bedragen. Daarbij komen nog de kosten van verzorging en eventuele omboekingskosten.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
namens deze:
DE INSPECTEUR-GENERAAL LEEFOMGEVING EN TRANSPORT
J. van den Bos*