



Research Memorandum 003-008

Column www.luchtvaartnieuws.nl van mei 2008

door Jaap de Wit (directeur Airneth)

PSSST, hé, jij daar. Slotje kopen?

Ik vermoed dat u er niet echt van geschrokken bent, als het al u ter ore is gekomen. Maar uitgerekend op Koninginnedag kwam de Europese Commissie met een behoorlijk schokkende mededeling. En dat terwijl u lekker op vakantie was om voor de laatste keer te genieten van een vliegvakantie zonder tickettax, dan wel volledig verdiept was in het spelprogramma, u aangeboden door de plaatselijke Oranjevereniging. Toch is het echt zo: na jaren studeren, consulteren, in- en uitspreken alsmede een aantal baanbrekende, maar vooral dure consultancyrapporten van niet de minste adviesbureaus is de Commissie eindelijk om. Ze zal voortaan een oogje dichtdoen als luchtvaartmaatschappijen onderling slots gaan verkopen en kopen op congestie luchthavens. Maar als het gebeurt, dan wel volgens de regels, zoals ze dat al op de grote Londense luchthavens doen.

En die beslissing is beslist geen ver-van-mijn-bed show. Want zowel Schiphol als Rotterdam en Eindhoven horen tot de luchthavens waar het sinds Koninginnedag dit gedoogbeleid van kracht is. Alledrie zijn namelijk gecoördineerde luchthavens, waar op basis van een capaciteitsdeclaratie de Nederlandse slotcoördinator slots uitdeelt volgens de objectieve, transparante en non-discriminatoire regels, die de Commissie de afgelopen vijftien jaren heeft bedacht.

De vraag is uiteraard hoe u het spel moet spelen, als u wilt dat de Commissie als een moderne gezagshandhaver gegarandeerd de andere kant uitkijkt. Goed, laten we even aannemen dat u een luchtvaartmaatschappij runt en dat u na de laatste brandstofoeslagen nog genoeg reizigers overhoudt om dagelijks een vliegtuig te vullen voor een nieuwe vlucht waarmee u voortaan tussen 0600 en 0700 uur wilt binnenkomen op Schiphol. Dan had u tot Koninginnedag jl. een probleem, want de boel zit gewoon vol door de bekende aankomstpiek van de KLM.

Volgens de richtlijnen van de Commissie gaat u nu als volgt te werk om dit varkentje even te wassen. U belt eerst even de slotcoördinator en vraagt een waardeloze slot op, die niemand wil hebben, bijvoorbeeld die van 21:45 uur. In de wandelgangen heet dat een 'junk slot'. Hij heeft daar nog een aardig stapeltje van liggen en feitelijk maakt het u geen fluit uit welke junk slot u krijgt, zoals straks blijkt. Volgende telefoontje is ter keuze aan uzelf en gaat om het vinden van slotverkopers: u kunt de KLM, of een vakantie- of een vrachtcharter of een low

cost carrier bellen, want u moet natuurlijk niet denken dat het alleen maar KLM is wat de klok slaat tussen 06:00 en 07:00 uur. Je staat verbaasd van wat er allemaal op Schiphol opduikt in de drukste uren. Dat wordt wel eens 'piekvervuiling' genoemd, maar dat is natuurlijk een lelijk waardeoordeel. De reiziger maakt zelf wel uit wat piekvervuiling is.

Misschien handig om gelijk maar alle maatschappijen, die in de dienstregeling tussen 0600 en 0700 uur opduiken, even te bellen. U vraagt ze allemaal, wat het moet kosten om een slot uit dat uur van ze over te nemen. Als de tijd u bevalt zou ik de laagst biedende nemen. U maakt het bedrag netjes over (nog even navragen of er BTW op moet) en u krijgt de gewenste slot netjes thuis bezorgd. U moet de junk slot niet laten slingeren en gelijk aan de verkopende partij meegeven. Die weet natuurlijk ook niet wat hij er mee aan moet, maar volgens de spelregels van de Commissie moet een junk slot na gebruik weer netjes worden ingeleverd bij de slotcoördinator. Dan lijkt het voor de Commissie net of er toch twee slots onderling geruild zijn. En eigenlijk zouden ze een ruil in natura het liefst zien. Maar ja, het vlees is zwak, dus een beetje bijbetalen moet kunnen. Dat heet 'secondary slot trading' in het Brusselse jargon.

Blijft de vraag over wat we nu op Schiphol gaan doen: òf straks via de markt de meest biedende koper laten bepalen wie er in de pieken mag zitten, òf de bestaande slot allocatieregels op Schiphol aanpassen aan de plaatselijke omstandigheden (local rules heet dat in Brussel) waardoor de slotcoördinator de paar leuke slots, die er jaarlijks nog vrijvallen, niet meer aan een chartermaatschappij hoeft te geven maar met voorrang aan het "mainport dragend" verkeer mag afstaan.

Dat is dus een lastig dilemma, maar als u de goede oplossing hebt, kunt u die sturen aan Luchtvaartnieuws. Voor achtergrondinformatie kunt u weer gebruik maken van de dossiers van www.Airneth.nl. De goede inzenders mogen als aandenken een junk slot ophalen bij de slotcoördinator, maar neem wel even uw geldige AOC mee.

Jaap de Wit