



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Monitoringsplan luchtvaartgerelateerde steunvoorwaarden KLM

Datum 22 juni 2022

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Achtergrond luchtvaartgerelateerde voorwaarden	3
1.3	Luchtvaartgerelateerde voorwaarden	4
1.3.1	Netwerkkwaliteit	4
1.3.2	Leefbaarheid	4
1.3.3	Duurzaamheid	5
2.	Netwerkkwaliteit	5
3.	Leefbaarheid	5
3.1	Leefbaarheid: uitvoeringsplan hinderreductie	5
3.2	Leefbaarheid: Actieplan ultrafijnstof en Actieprogramma stikstof	7
3.3	Leefbaarheid: Uitvoeringsagenda Air Rail	8
3.4	Leefbaarheid: Reductie nachtvluchten	8
3.5	Leefbaarheid: Vlootvernieuwing	9
4.	Duurzaamheid	9
4.1	Duurzaamheid: absolute CO2 uitstoot	9
4.2	Reductie uitstoot per passagier kilometer	9
4.3	Bijmenging van duurzame luchtvaartbrandstof	10
5.	Wijze van levering gegevens en rapportage	10
5.1	Frequentie en wijze van aanlevering gegevens	10
5.2	Vertrouwelijkheid gegevens	11

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In de tweede periodieke rapportage "Naleving van de voorwaarden van het steunpakket KLM" d.d. 17 januari 2022 heeft de staatsagent aangegeven het wenselijk te vinden om de luchtvaartgerelateerde voorwaarden nader te operationaliseren. Zo heeft KLM zich gecommitteerd aan diverse (actie)plannen om de leefbaarheid te verbeteren. Voor het verwezenlijken van deze plannen is samenwerking tussen een groot aantal partijen vereist. Hierop is geadviseerd om de inspanningen van KLM bij deze plannen beter meetbaar en toetsbaar te maken. De staatsagent heeft in deze tweede rapportage eveneens aangegeven dat de lange termijn doelstellingen beter meetbaar en toetsbaar worden door tussentijdse doelen zichtbaar te maken. Hierdoor kan eerder het gesprek met KLM aangegaan worden als een (tussentijdse) doelstelling niet gehaald dreigt te worden.

Het nader operationaliseren van de luchtvaartgerelateerde voorwaarden om de monitoring te verbeteren is onderschreven door de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en Financiën¹. Een objectieve en transparante toetsing is belangrijk voor de verantwoording aan het parlement en maatschappij.

In het schrijven naar de Eerste Kamer d.d. 4 februari 2022 hebben de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en Financiën aangegeven van KLM een plan te verwachten waaruit blijkt hoe zij de lange termijn luchtvaartgerelateerde voorwaarden met een inspanningsverplichting vertaalt in concrete doelen die ook tussentijds meetbaar zijn. Er worden geen aanvullende voorwaarden gesteld, maar er wordt van KLM verwacht bestaande afspraken te concretiseren en aan te geven op welke wijze KLM hier invulling aan gaat geven.

KLM heeft hierop een voorstel gedaan om de luchtvaartgerelateerde voorwaarden nader te operationaliseren. In dit voorstel heeft KLM de wijze waarop komende jaren invulling wordt gegeven aan de luchtvaartgerelateerde voorwaarden nader geconcretiseerd. Het betreft veelal bedrijfsvertrouwelijke informatie.

Op basis van dit voorstel heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in overleg met KLM en de staatsagent onderliggend monitoringsplan opgesteld. Met dit plan is inzichtelijk gemaakt hoe de voorwaarden die in het kader van het steunpakket aan KLM zijn opgelegd op het gebied van netwerkkwaliteit, leefbaarheid en duurzaamheid beter en tussentijds kunnen worden gemonitord.

1.2 Achtergrond luchtvaartgerelateerde voorwaarden

Aan het steunpakket voor KLM van medio 2020 zijn voorwaarden verbonden op het gebied van netwerkkwaliteit, duurzaamheid en leefbaarheid. Deze voorwaarden zijn opgelegd om ons ervan te verzekeren dat KLM als grootste luchtvaartmaatschappij van Nederland blijft investeren in de publieke belangen uit de Luchtvaartnota.

De luchtvaartgerelateerde voorwaarden vallen uiteen in inspanningsverplichtingen en resultaatverplichtingen. Daarbij is het uitgangspunt van het vorige kabinet geweest om een goede balans te vinden tussen het behoud van een goede nationale en internationale

¹ Kamerstuk 29 232, nr. 53

concurrentiepositie van KLM en het zeker stellen van voldoende commitment van KLM aan de doelstellingen van de Luchtvaartnota. Vanwege het behoud van de (inter)nationale concurrentiepositie van KLM is het onwenselijk om in vergelijking tot andere landen te vergaande eisen te stellen aan één specifieke onderneming. Verduurzaming van de luchtvaart en verbetering van de leefbaarheid rond luchthavens vereist primair een sectorbrede aanpak. Het is niet wenselijk om daarbij alleen in te zetten op extra maatregelen voor één specifieke onderneming. Dat zou de effectiviteit van de maatregelen schaden en ook de concurrentiepositie van de onderneming onevenredig raken. Het kabinet zet in op een verduurzaming van de gehele luchtvaartsector. De operationalisering van de luchtvaartgerelateerde voorwaarden dienen te worden geïnterpreteerd als een middel om beter toe te zien op de naleving van de huidige voorwaarden, en niet als aanvullende voorwaarden.

1.3 Luchtvaartgerelateerde voorwaarden

1.3.1 Netwerkkwaliteit

KLM heeft zich gecommitteerd aan het op peil te houden van de kwaliteit van het netwerk vanaf Schiphol, in overeenstemming met onder meer de Luchtvaartnota en het op basis daarvan op te stellen kader Netwerkkwaliteit. Naar verwachting kan in de tweede helft van 2022 meer informatie worden gegeven over het kader Netwerkkwaliteit. Tot die tijd heeft de staatsagent aangegeven om de ontwikkeling van het netwerk van KLM niet te monitoren. Dit wordt kort toegelicht in hoofdstuk 2 van dit monitoringsplan.

1.3.2 Leefbaarheid

Met de voorwaarden op het gebied van leefbaarheid heeft KLM zich gecommitteerd aan verschillende plannen van de Rijksoverheid en Schiphol voor het verminderen van hinder en schadelijke emissies, waaronder het uitvoeringsplan hinderreductie, het actieplan ultrafijnstof, het actieprogramma stikstof en de uitvoeringsagenda Air Rail. In hoofdstuk 2 staat beschreven door middel van welke acties KLM bijdraagt aan deze plannen en hoe deze bijdrage tussentijds zal worden gemonitord. KLM heeft zich eveneens gecommitteerd aan de voorwaarde van een stapsgewijze, evenredige bijdrage om het totaal aantal nachtvluchten op Schiphol substantieel te verminderen naar uiteindelijk 25.000, onder de afgesproken voorwaarden zoals vermeld in de annex van de Framework Agreement. Het verminderen van het aantal nachtvluchten moet echter nog door het kabinet vastgelegd worden in o.a. het komende Luchthavenverkeersbesluit (LVB1). Tot die tijd zal KLM niet gehouden worden aan reductie van het aantal nachtvluchten. Wanneer vermindering van het aantal nachtvluchten door het kabinet is vastgelegd zoals afgesproken in de voorwaarden zoals vermeld in de annex van de Framework Agreement, dan zal KLM evenredig bijdragen aan het stapsgewijs afbouwen van het aantal nachtvluchten. Hoe het aantal nachtvluchten door de staatsagent meegenomen zal worden in zijn rapportage staat toegelicht in hoofdstuk 3 van dit monitoringsplan. De staatsagent heeft in zijn tweede rapportage geconstateerd dat vlootvernieuwing in grote mate bijdraagt aan vermindering van geluidsoverlast, stikstof, ultrafijnstof en CO₂. Afspraken over vlootvernieuwing zijn niet benoemd onder de voorwaarden aan het steunpakket in juni 2022. Gezien de belangrijke bijdrage die

vlootvernieuwing kan hebben aan het verbeteren van de leefbaarheid (en duurzaamheid) zijn de plannen van KLM ten aanzien van vlootvernieuwing eveneens opgenomen onder hoofdstuk 2. De vlootvernieuwing maakt zoals gezegd geen onderdeel uit van de luchtvaartgerelateerde voorwaarde. KLM kan in het kader van het steunpakket niet gehouden worden aan een tijdige realisatie van deze vlootvernieuwing.

1.3.3 Duurzaamheid

Op het gebied van verduurzaming is KLM door de voorwaarden gebonden aan de doelstellingen uit het akkoord Duurzame Luchtvaart en de Luchtvaartnota. Het gaat daarbij om een CO₂-reductie door de internationale luchtvaart in 2030 ten opzichte van 2005 en de doelstelling van 14% bijmenging van duurzame luchtvaartbrandstoffen in 2030. In hoofdstuk 4 is uitgewerkt op welke wijze KLM deze voorwaarden zal realiseren.

2. Netwerkkwaliteit

Afspraak

KLM committeert zich aan het op peil houden van de kwaliteit van het netwerk vanaf Schiphol.

Wijze van monitoring

In afwachting van het nieuwe kader Netwerkkwaliteit, zal de staatsagent naleving van de voorwaarde "netwerkkwaliteit" door KLM niet monitoren. Indicatoren als het aantal bestemmingen, directe- en indirecte connectiviteit zeggen volgens de staatsagent onvoldoende over de kwaliteit van het netwerk.

Wanneer meer informatie over het kader Netwerkkwaliteit gegeven kan worden, zal de staatsagent vaststellen op welke wijze de netwerkkwaliteit van KLM op basis van het kader Netwerkkwaliteit gemonitord kan worden. Dit zal naar verwachting in de tweede helft van 2022 zijn.

3. Leefbaarheid

3.1 Leefbaarheid: uitvoeringsplan hinderreductie

Afspraak

KLM committeert zich aan het uitvoeringsplan hinderreductie.

Wijze van monitoring

Het uitvoeringsplan hinderreductie bestaat uit een groot aantal acties waar diverse partijen aan bijdragen. De acties uit het uitvoeringsplan hinderreductie waar KLM een bijdrage aan kan leveren zijn geïdentificeerd en in categorieën onderverdeeld:

- Categorie 1: Aanleveren expertise;
- Categorie 2: Naleving gewijzigde procedures;
- Categorie 3: Punctualiteit in- en uitgaande vluchten KLM.

De wijze van monitoring, de gekozen indicatoren, externe plausibiliteitstoets, etc. verschillen per categorie. Hieronder is per categorie uiteengezet op welke wijze de bijdrage van KLM aan het uitvoeringsplan hinderreductie gemonitord wordt.

Categorie 1: Aanleveren expertise

KLM heeft aangegeven expertise te zullen leveren voor nader onderzoek naar nieuwe procedures bij de volgende acties uit het uitvoeringsplan hinderreductie:

<i>A</i>	<i>Hoger aanvliegen overdag</i>
<i>B</i>	<i>Onderzoek optimalisatie startroute bij Kudelstaart</i>
<i>C</i>	<i>Startroutes bij Bodegraven, Nieuwkoop en Gouda optimaliseren</i>
<i>D</i>	<i>Korter achter elkaar naderen voor gelijke vliegtuigtypes</i>
<i>E</i>	<i>Onderzoek vaker toepassen nieuwe techniek in bochten startroutes</i>
<i>F</i>	<i>Onderzoek optimalisatie vertrekroute bij Uitgeest</i>
<i>G</i>	<i>Onderzoek optimalisatie vertrekroute bij Mijdrecht</i>
<i>H</i>	<i>Onderzoek optimalisatie vertrekroute bij Abbenes</i>
<i>I</i>	<i>Efficiënter landen bij verminderd zicht</i>
<i>J</i>	<i>Onderzoek optimalisatie nachtelijke startroute bij Bergen en Heiloo</i>
<i>K</i>	<i>Onderzoek optimalisatie nachtelijke vertrekroutes bij Zaandam en Amsterdam</i>
<i>L</i>	<i>Onderzoek optimalisatie startroute bij Gouda</i>
<i>M</i>	<i>Vaste naderingsroutes overdag</i>
<i>N</i>	<i>Onderzoek optimalisatie startroute bij de Uithoorn en De Kwakel</i>
<i>O</i>	<i>Stimuleren nauwkeuriger vliegen bij Hoofddorp en Nieuw-Vennep</i>
<i>P</i>	<i>Efficiënter afstand houden voor landende vliegtuigen</i>
<i>Q</i>	<i>Op tijd gebaseerd afstand houden bij landingen</i>
<i>R</i>	<i>Beperken nachtelijke starts Kaagbaan in noordoostelijke richting bij baanonderhoud</i>
<i>S</i>	<i>Geluidsarme nachtelijke startprocedure Zwanenburglaan</i>
<i>T</i>	<i>De bocht bij Uithoorn</i>
<i>U</i>	<i>Vaste naderingsroutes Buitenveldertbaan 's nachts</i>
<i>V</i>	<i>Landen met gps-navigatie</i>
<i>W</i>	<i>De bocht bij Uitgeest</i>
<i>X</i>	<i>Langer parallel starten naar het noorden bij verminderd zicht</i>
<i>Y</i>	<i>Nachtelijke naderingsroute Polderbaan vanuit oostelijke richting</i>
<i>Z</i>	<i>Vaste naderingsroutes Zwanenbrugbaan zuid 's nachts</i>
<i>Aa</i>	<i>Beperken nachtelijke starts Zwanenburgbaan in zuidelijk richting bij kort baanonderhoud</i>
<i>Bb</i>	<i>Naderend vliegverkeer buiten het Nederlands luchtruim managen</i>

KLM rapporteert periodiek aan de staatsagent aan welk van bovenstaande acties KLM expertise heeft geleverd. Desgewenst kan de staatsagent bij de betrokken partijen de bijdrage van KLM verifiëren.

Categorie 2: Naleving gewijzigde procedures

Het uitvoeringsplan hinderreductie heeft in sommige gevallen al geleid tot gewijzigde procedures, te weten:

<i>i</i>	<i>Vaste naderingsroute Zwanenburgbaan Noord 's nachts</i>
<i>ii</i>	<i>Hoger aanvliegen Polderbaan in de nacht</i>
<i>iii</i>	<i>Aanpassen vluchtschema's voor landen in de ochtend</i>
<i>iv</i>	<i>Wijzigen enkele vliegplannen voor optimale inzet startbanen</i>

De staatsagent kan ILT verzoeken om periodiek data aan te leveren over naleving van de procedures i. en ii. op basis waarvan naleving van deze procedures door KLM gemonitord kan worden

Daarbij dient opgemerkt te worden dat LVNL een grote rol speelt bij naleving van de procedures onder i. en ii. KLM is namelijk verplicht de instructies van LVNL op te volgen en mag hier niet van afwijken.

Categorie 3: Punctualiteit in- en uitgaande vluchten KLM

Enkele acties uit het uitvoeringsplan hinderreductie waar KLM een bijdrage aan levert, hebben betrekking op het scherper sturen op daadwerkelijke vertrek- en aankomsttijden, te weten:

<i>I</i>	<i>Voorspelbaarheid vertrekkend vliegverkeer verbeteren</i>
<i>II</i>	<i>Verbeteren planning en strategie baanonderhoud en werkzaamheden</i>
<i>III</i>	<i>Vliegtuigen mogen niet té vroeg vertrekken richting Schiphol</i>

Om inzichtelijk te maken welke bijdrage KLM aan deze acties levert, wordt de punctualiteit van de in- en uitgaande vluchten van KLM van en naar Schiphol gemonitord. KLM levert periodiek data aan de staatsagent over de punctualiteit van vluchten van de KLM groep van en naar Schiphol. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen intercontinentale vluchten en Europese vluchten.

3.2 Leefbaarheid: Actieplan ultrafijnstof en Actieprogramma stikstof*Afspraak*

KLM committeert zich aan het actieplan ultrafijnstof en aan het actieprogramma stikstof.

Wijze van monitoring

Binnen het actieplan ultrafijnstof en het actieprogramma stikstof zijn een aantal acties geïdentificeerd waar van KLM een bijdrage verlangd wordt. Deze acties komen deels overeen waardoor de monitoring van de bijdrage van KLM aan het actieplan en -programma samengevoegd is. Het gaat om de volgende acties:

1. Bijdrage KLM elektrificatie ground support equipment: KLM geeft procentueel aan welk aandeel van de *ground support equipment* geëlektrificeerd is waarbij inzichtelijk is gemaakt welk percentage

- van het grondmaterieel aangedreven wordt door 1) diesel 2) hybride en 3) elektrisch;
2. Bijdrage KLM equipment pooling: KLM maakt inzichtelijk 1) welke acties zij heeft ondernomen in het kader van equipment pooling 2) welke acties nieuw zijn en 3) welke obstakels er zijn waardoor acties mogelijk niet of later uitgevoerd zijn;
 3. Bijdrage KLM elektrisch vliegen: KLM maakt inzichtelijk 1) welke acties zij heeft ondernomen om bij te dragen aan elektrisch vliegen 2) welke acties nieuw zijn en 3) welke obstakels er zijn waardoor acties mogelijk niet of later uitgevoerd zijn;
 4. Bijdrage KLM Roadmap 'Duurzaam taxiën': KLM maakt inzichtelijk 1) welke acties zij heeft ondernomen om bij te dragen aan de Roadmap "Duurzaam taxiën" 2) welke acties nieuw zijn en 3) welke obstakels er zijn waardoor acties mogelijk niet of later uitgevoerd zijn;
 5. Bijdrage KLM terugdringen Ultrafijnstof: KLM maakt inzichtelijk welke acties zij heeft ondernomen om bij te dragen aan het terugdringen van de blootstelling van de werknemers aan ultrafijnstof 2) welke acties nieuw zijn 3) welke obstakels er zijn waardoor acties mogelijk niet of later uitgevoerd zijn en 4) wat de voortgang is van het KLM onderzoeksplan ultrafijnstof.

3.3 Leefbaarheid: Uitvoeringsagenda Air Rail

Afspraak

KLM committeert zich aan het uitvoeringsagenda Air Rail.

Wijze van monitoring

De staatsagent kan onder meer op basis van de actielijst van de actieagenda trein en luchtvaart KLM bevragen op de voortgang van dit dossier.

3.4 Leefbaarheid: Reductie nachtvluchten

Afspraak

KLM levert onder de afgesproken voorwaarden zoals vermeld in de annex van de Framework Agreement een stapsgewijze, evenredige bijdrage aan de reductie van nachtvluchten.

Wijze van monitoring

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dient reductie van het aantal nachtvluchten o.a. in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB1) vast te stellen voordat er gemonitord kan worden op de reductie van het aantal nachtvluchten. Zolang de reductie niet is vastgesteld, kunnen de door KLM ingeleverde nachtslots worden gebruikt door andere maatschappijen. Dit tast de concurrentiepositie van KLM aan zonder dat het bijdraagt aan een reductie van de hinder in de nacht. Om die reden zal de staatsagent de reductie van het aantal nachtvluchten wel monitoren maar voorsnog niet afgezet tegen een norm. Na vastlegging in LVB1 zal KLM in overleg met IenW en de staatsagent in kaart brengen op welke wijze KLM deze voorwaarde invult en hoe dit tussentijds gemonitord kan worden. Het uitgangspunt daarbij is dat KLM onder de voorwaarden zoals beschreven in de annex van de Framework Agreement een evenredige bijdrage levert aan het stapsgewijs afbouwen van het aantal nachtvluchten.

Tot de vaststelling van het LVB1 zal de staatsagent enkel monitoren hoeveel nachtvluchten KLM uitvoert.

3.5 Leefbaarheid: Vlootvernieuwing

Afspraak

Er zijn in het kader van de staatsteun geen afspraken gemaakt over vlootvernieuwing. Vlootvernieuwing kan echter een significante bijdrage leveren om de leefbaarheid (en duurzaamheid) te verbeteren en zal daarom aandacht krijgen in het monitoringsplan.

Wijze van monitoring

KLM maakt voor de staatsagent inzichtelijk welke bijdrage vlootvernieuwing levert aan het behalen van de leefbaarheid en duurzaamheid doelstellingen aan de hand van de volgende indicatoren:

1. Fasering vlootvernieuwing tot 2025 en tot 2030;
2. Bijdrage vlootvernieuwing aan leefbaarheid en duurzaamheidsvoorwaarden (% CO₂ reductie, % geluidsreductie, % stikstofreductie);
3. Afwegingkader vlootvernieuwing.

4. Duurzaamheid

4.1 Duurzaamheid: absolute CO₂ uitstoot

Afspraak

KLM committeert zich aan de doelstelling om de absolute CO₂-uitstoot als gevolg van de internationale luchtvaart in 2030 te beperken of terug te dringen tot het niveau van 2005 of lager. Het gaat om de totale uitstoot – exclusief CO₂compensatie – als gevolg van in Nederland getankte brandstof voor de vluchtoperatie vertrekkend uit Nederland.

Wijze van monitoring

KLM levert de gegevens aan met betrekking tot absolute CO₂-uitstoot van zowel de totale vluchtoperatie van de KLM groep wereldwijd als van de CO₂-uitstoot van de vertrekkende vluchten van de KLM groep vanaf Schiphol. CO₂-compensatie wordt hierbij buiten beschouwing gelaten. Deze gegevens worden getoetst aan de algehele doelstelling zoals geformuleerd in het akkoord duurzame luchtvaart (onder niveau 2005).

4.2 Reductie uitstoot per passagier kilometer

Afspraak

KLM brengt de uitstoot per passagier kilometer van de KLM groep in 2030 met 50% terug ten opzichte van het niveau van 2005, inclusief compensatie.

Wijze van monitoring

KLM levert de gegevens aan met betrekking tot absolute vluchtgerelateerde CO₂-uitstoot van de totale vluchtoperatie van de KLM groep wereldwijd inclusief CO₂-compensatie en exclusief compensatie indien mogelijk. Deze gegevens worden getoetst aan de tussentijdse streefwaarden die KLM voor zichzelf heeft geformuleerd om in 2030 tot een reductie van 50% te komen.

4.3 Bijmenging van duurzame luchtvaartbrandstof

Afspraak

KLM committeert zich aan het bijmengen van 14% duurzame luchtvaartbrandstof in 2030 voor vluchten vertrekkend vanuit Nederland.

Wijze van monitoring

KLM stuurt halfjaarlijks een update van het percentage bijmenging duurzame luchtvaartbrandstof op vluchten van de KLM groep vertrekkend vanuit Nederland. Deze worden getoetst aan de tussentijdse streefwaarden die KLM voor zichzelf heeft geformuleerd om in 2030 tot een bijmenging van 14% te komen. De verwachte bijmenging van duurzame brandstof volgt geen lineaire lijn. Dat is ook niet realistisch gezien het huidige beperkte aanbod. Naar verwachting zal komende jaren het aanbod van duurzame brandstof toenemen waardoor KLM tot een groter percentage bijmenging over kan gaan.

Eveneens dient opgemerkt te worden dat op EU niveau wordt gesproken over de mogelijkheid om een Europese bijmengverplichting in te voeren in het kader van het Fit for 55 programma. De EU heeft daarbij een lager ambitieniveau dan het Nederlandse ambitieniveau. In hoeverre KLM in de toekomst is gehouden aan een Nederlands dan wel Europese ambitie zal komende periode moeten blijken.

5. Wijze van levering gegevens en rapportage

5.1 Frequentie en wijze van aanlevering gegevens

KLM levert op de eerste dag van de maand voorafgaand aan de rapportage van de staatsagent de gevraagde gegevens. De staatsagent vraagt gegevens over de periode sinds zijn laatste rapportage, rekening houdend met de beschikbaarheid van deze gegevens binnen KLM. De gegevens over duurzaamheid worden jaarlijks opgeleverd nadat de inhoud van het KLM jaarverslag definitief is, aangezien deze op dat moment berekend en gevalideerd worden.

KLM heeft aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een voorstel gedaan waarin de wijze waarop komende jaren invulling wordt gegeven aan de luchtvaartgerelateerde voorwaarden nader is geconcretiseerd. KLM levert in beginsel de gevraagde gegevens conform dit format aan bij de staatsagent. Per voorwaarde dient inzichtelijk gemaakt te zijn waar KLM staat ten opzichte van de laatste rapportage van de staatsagent.

Wat betreft het registreren van gegevens zoekt KLM in beginsel aansluiting bij het IATA zomer- en winterseizoen². Daarbij wordt aangegeven welke gegevens in het kader van het jaarverslag reeds door een externe partij gevalideerd zijn.

² Het zomerseizoen vindt plaats tussen eind maart en eind oktober. Het winterseizoen vindt plaats tussen eind oktober en eind maart.

5.2 Vertrouwelijkheid gegevens

De voor de rapportage benodigde gegevens zijn soms bedrijfsvertrouwelijk. In dat geval overhandigt KLM de benodigde vertrouwelijke gegevens aan de staatsagent zodat deze kan beoordelen in hoeverre KLM sinds de laatste rapportage invulling heeft gegeven aan de luchtvaartgerelateerde voorwaarden. Zijn bevindingen worden opgenomen in de rapportage zoals met het Parlement gedeeld, waarbij overleg plaatsvindt met KLM over de wijze waarop wordt omgegaan met vertrouwelijke gegevens.