

Beantwoording van de zeven vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Concept Algemene Maatregel van Bestuur in verband met de mogelijke invoering van een verkeersverdelingsregel tussen Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en Lelystad Airport (LA)

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl (klik dan op de tekst "Naar het IAK" in de linker kolom).

1. Wat is de aanleiding?

Conform het Aldersakkoord wil het kabinet LA ontwikkelen als overloopluchthaven voor vluchten van Schiphol, zodat op Schiphol ruimte kan worden geboden om het (inter)continentale netwerk te versterken. Hierbij is de inzet van een verkeersverdelingsregel tussen AAS en LA van belang om te waarborgen dat LA daadwerkelijk wordt benut als overloopluchthaven van Schiphol.

Selectiviteitbeleid behelst de keuze van het kabinet dat AAS primair is bedoeld voor het (inter)continentale hub- en mainportgebonden verkeer. De regionale luchthavens (Eindhoven en Lelystad) richten zich voornamelijk op punt-tot-punt verkeer. Het selectiviteitbeleid is kabinetsbeleid hetgeen politiek is bevestigd in het Regeerakkoord en gebaseerd is op het Aldersakkoord (2008), de Luchtvaartnota (2009) en de Actieagenda Schiphol (2016).

De verkeersverdelingsregel is een van de instrumenten van het totaalpakket aan maatregelen om effectief invulling te kunnen geven aan het selectiviteitsbeleid.

Een verkeersverdelingsregel beoogt in zijn algemeenheid vliegverkeer te verdelen tussen twee of meer vliegvelden die dezelfde agglomeratie bedienen. Voor het specifieke geval van verdeling van vluchten tussen AAS en LA bestaat deze regel uit de volgende twee elementen:

1. de capaciteit op LA wordt tot 25.000 slots met prioriteit beschikbaar gesteld voor verkeer afkomstig van AAS. Na drie jaar zal een evaluatie van de werking van de verkeersverdelingsregel plaatsvinden. Op basis hiervan en na akkoord van de Europese Commissie zullen ook de slots tussen 10.000 en 25.000 op LA met prioriteit beschikbaar komen voor verkeer dat afkomstig is van AAS tot 25.000 slots;
2. de vrijgekomen capaciteit op AAS, als gevolg van de regel, wordt exclusief beschikbaar gesteld voor transferverkeer, dat nader gedefinieerd wordt in een ministeriële regeling.

De Europese Commissie gaat over goedkeuring van een dergelijke verkeersverdelingsregel.

2. Wie zijn betrokken?

- Luchtvaartmaatschappijen (vnl. de luchtvaartmaatschappijen die thans op AAS opereren en die op LA willen opereren);
- Luchthavens (vnl. AAS en LA);
- Passagiers;
- Slotcoördinator;
- Omwonenden van de luchthavens;
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

3. Wat is het probleem?

Het netwerkverkeer op Schiphol is essentieel voor de economisch waardevolle functie van de nationale luchthaven als belangrijke hub in Europa. Gezien de schaarse capaciteit voor luchtvaart in Nederland hecht het kabinet eraan beschikbare capaciteit in te zetten om de hubfunctie van Schiphol maximaal te ondersteunen.

Conform het Aldersakkoord wil het kabinet LA ontwikkelen als overloopluchthaven voor vluchten van Schiphol, zodat op Schiphol ruimte kan worden geboden om het (inter)continentale netwerk te versterken. Hierbij is de inzet van een verkeersverdelingsregel tussen AAS en LA van belang om te waarborgen dat LA daadwerkelijk wordt benut als overloopluchthaven van Schiphol.

4. Wat is het doel?

- Punt-tot-punt verkeer verplaatsen van AAS naar LA;
- Capaciteit creëren op AAS voor transferverkeer.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De exploitant van LA heeft, gelet op het in beginsel openbare karakter van een luchthaven, onvoldoende mogelijkheden om LA structureel met prioriteit beschikbaar te stellen voor verkeer dat afkomstig is van AAS om zo het karakter van LA als overloopluchthaven te waarborgen. Tegelijk kan de exploitant vrijkomende ruimte op AAS als gevolg van verplaatste vluchten niet reserveren voor transferverkeer. Met de inzet van een verkeersverdelingsregel kan dit worden verwezenlijkt.

De inzet is dat de verkeersverdelingsregel een zo marktconform mogelijk karakter krijgt. De capaciteit op LA en de vrijgekomen capaciteit op AAS worden gereguleerd met een publiekrechtelijke regeling en tegelijkertijd krijgen marktpartijen binnen het kader van de verkeersverdelingsregel de ruimte om hier naar eigen inzicht verder invulling aan te geven. De

eventuele beweging van luchtvaartmaatschappijen van AAS naar LA is een vrijwillige en moet vanuit de markt zelf komen. De Schiphol Group is hierbij verantwoordelijk voor het implementeren van de juiste prikkels om maatschappijen te stimuleren deze vrijwillige stap te maken.

6. Wat is het beste instrument?

Indien de verkeersverdelingsregel wordt geïntroduceerd zal de definitieve invoering worden vastgelegd door middel van een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) onder artikel 8a.52 Wet luchtvaart.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Het Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad en de bijbehorende regeling zijn voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voor toetsing. De uit deze toetsing naar voren gekomen adviezen van het ATR zijn verwerkt in de documentatie met betrekking tot de verkeersverdelingsregel.

In 2017 waren er 37 luchtvaartmaatschappijen actief op AAS die op basis van de verkeersverdelingsregel in aanmerking zouden kunnen komen voor operatie vanaf LA (marktpartijen die in heel 2017 minder dan 10 vluchten hadden die eventueel op LA zouden kunnen worden uitgevoerd, zijn niet meegeteld).