

## Artikelsgewijze toelichting

### Artikel 2

Het is op grond van artikel 2 verboden om vluchten uit te voeren naar de bestemmingen die bij ministeriële regeling worden aangewezen. Het is van belang om dit artikel te lezen in samenhang met artikel 4. Het verbod geldt namelijk alleen gedurende de tijdstippen die bij ministeriële regeling worden vastgesteld.

Overigens behelst dit verbod geen verplichting om slots op te geven. Het staat luchtvaartmaatschappijen vrij om het slot in lijn met dit besluit te (blijven) gebruiken.

### Artikel 3

Gedurende de aangewezen tijdstippen kunnen er op Schiphol geen vluchten meer worden uitgevoerd naar vakantiebestemmingen, die voorheen wel konden worden uitgevoerd. Er valt dus als het ware capaciteit vrij ten gevolge van dat verbod.

Het doel van deze verkeersverdelingsregel is om ruimte te creëren voor het intercontinentale verkeer en het verkeer dat dit intercontinentale verkeer "voedt". Daarom wordt de vrijgevallen capaciteit gereserveerd voor deze soorten verkeer.

Capaciteit wordt geacht te zijn vrijgevallen indien het slot op Schiphol in de vorige overeenkomstige dienstregelingsperiode werd gebruikt voor een aangewezen vakantiebestemming.

### Artikel 4

Artikel 4 bevat de grondslag om bij ministeriële regeling de periodes van de dag te bepalen waarbinnen het verbod geldt. Bij de vaststelling van die periodes, moet op grond van het tweede lid rekening worden gehouden met de beschikbare capaciteit op Lelystad. Op Lelystad is vanaf opening immers niet genoeg capaciteit om alle vluchten vanaf Schiphol over te kunnen plaatsen.

Om duidelijkheid te bieden in het ingroeipad is in artikel 4, eerste lid, onderdeel b, ook bepaald dat de volgorde waarin de tijdvakken worden bepaald bij ministeriële regeling wordt vastgesteld.

Ten slotte is rekening gehouden met de omstandigheid dat er op Schiphol in een tijdvak te veel vliegtuigbewegingen zitten om het als geheel uit te kunnen plaatsen. Daarom kan ook worden geopteerd voor kleinere tijdsintervallen van bijvoorbeeld een uur. In het vierde lid is bepaald dat daarbij rekening wordt gehouden met de schaarste op luchthaven Schiphol. Hieruit volgt dat binnen een tijdvak dan eerst die periodes worden aangewezen waar de schaarste het grootst is.

### Artikel 5

Uitgangspunt van de verkeersverdelingsregel is dat er alleen vluchten worden verboden op Schiphol, die vervolgens terecht kunnen op Lelystad. De baan op Lelystad kan geen zogenoemde *wide body*-toestellen accommoderen. Daarom worden deze toestellen uitgezonderd van de werking van de verkeersverdelingsregel. Dit besluit geldt aldus alleen voor vluchten die worden uitgevoerd met *narrow body*-toestellen, oftewel: smalrompvliegtuigen.

### Artikel 6

De benutting van de slots in de perioden van de dag die onder de werking van de verkeersverdelingsregel vallen is van groot belang. Die vluchten moeten worden uitgevoerd in overeenstemming met de verkeersverdelingsregel. Om die informatie tijdig beschikbaar te hebben, wordt in dit artikel verplicht gesteld dat luchtvaartmaatschappijen die informatie aanleveren, uiterlijk twee maanden na afloop van een dienstregelingsperiode. Voor de dienstregelingsperiodes in 2017 en 2018 is in het tweede lid geregeld dat deze informatie twee maanden na de inwerkingtreding van het besluit moet worden verstrekt.

### Artikel 7

Artikel 7 heeft betrekking op Lelystad. Allereerst is bepaald dat op Lelystad alleen maar vluchten mogen worden uitgevoerd naar bestemmingen die op grond van artikel 2, eerste lid, zijn aangewezen als vakantiebestemming. De vluchten naar deze bestemmingen zijn (gedurende de aangewezen perioden) verboden op Schiphol. In plaats daarvan is het de bedoeling dat die vluchten vanaf Lelystad worden uitgevoerd. Van belang is dat op Lelystad gebruik mag worden gemaakt van de gehele openingstijd van de luchthaven. Maatschappijen mogen dus, als dat voor

hun operatie wenselijk is, een ander tijdstip van de dag selecteren waarop zij hun vlucht op luchthaven Lelystad uitvoeren. Zij hoeven zich niet te beperken tot de perioden waarbinnen het verbod op Schiphol geldt.

In de tweede plaats wordt de capaciteit op Lelystad gereserveerd voor maatschappijen die voorheen hun vlucht naar een vakantiebestemming vanaf Schiphol uitvoerden, in de periode waarop het verbod op Schiphol (artikel 2) betrekking heeft, en het betreffende slot hebben opgegeven. Hiervoor is gekozen om te waarborgen dat maatschappijen die niet langer gebruik maken van de capaciteit op Schiphol, ook daadwerkelijk capaciteit op Lelystad kunnen verkrijgen. Voorkomen moet worden dat het maatschappijen verboden wordt om bepaalde vluchten op Schiphol uit te voeren, en dat zij vervolgens ook niet terecht kunnen op Lelystad. Dat zou haaks staan op het uitgangspunt van de verkeersverdelingsregel. Het artikel werkt zo dat een luchtvaartmaatschappij voor capaciteit die wordt opgegeven op Schiphol, capaciteit terug krijgt op Lelystad. Daarbij wordt niet meer capaciteit op Lelystad vergeven dan er capaciteit op Schiphol is opgegeven.

Het is mogelijk dat er na toepassing van het bovenstaande nog capaciteit op Lelystad over is. Dit kan worden veroorzaakt doordat maatschappijen bijvoorbeeld niet hun slot op Schiphol opgeven, maar het op een andere manier besluiten te benutten of in het geheel afzien van het uitvoeren van de betreffende vlucht (zowel vanaf Schiphol als vanaf Lelystad).

Om te voorkomen dat er capaciteit op luchthaven Lelystad onbenut blijft, is het de exploitant toegestaan om de overgebleven capaciteit te verstrekken aan maatschappijen die historische slots in andere periodes van de dag op luchthaven Schiphol opgeven. Het belangrijke verschil is dat dit voor die maatschappijen een volledig vrijwillige keuze is. Het verbod geldt immers niet in die perioden van de dag. Wel is de capaciteit voorbehouden aan maatschappijen die hun slot op Schiphol gebruikten voor een vlucht naar een aangewezen vakantiebestemming. Lelystad wordt immers gereserveerd voor het vakantieverkeer dat afkomstig is van Schiphol.

Het is van belang dat er voor meerdere jaren perspectief bestaat voor luchtvaartmaatschappijen. Met andere woorden: de capaciteit die ze verkrijgen moet ook in de jaren daarop van betekenis zijn. Daarom is bepaald dat de regels met betrekking tot historische rechten uit de slotverordening van overeenkomstige toepassing zijn op de capaciteit die maatschappijen hebben verkregen op luchthaven Lelystad. Dat wil kort gezegd zeggen dat wanneer een maatschappij de capaciteit op luchthaven Lelystad voor ten minste 80% benut, dat die maatschappij dan in het jaar erop recht heeft op diezelfde capaciteit.

#### *Artikel 8*

Bepaalde soorten vluchten zijn uitgezonderd van het verbod om op Lelystad alleen maar naar aangewezen vakantiebestemmingen te vliegen. Die vluchten kunnen derhalve terecht op Lelystad zonder dat dit strijd oplevert met de verkeersverdelingsregel.

#### *Artikel 9*

In dit artikel is bepaald dat het bepaalde bij of krachtens dit besluit van overeenkomstige toepassing is als een bestemming fungeert als vertrekpunt. Omwille van de leesbaarheid en begrijpelijkheid is ervoor gekozen om de bepalingen in het gehele besluit te formuleren met het oog op vluchten naar bestemmingen. De verkeersverdelingsregel werkt ook andersom. Dus een vlucht *vanaf* een aangewezen "bestemming" naar Schiphol of Lelystad valt gelijkelijk onder het verbod.

#### *Artikel 10*

Voor wat betreft de inwerkingtreding wordt met 1 april 2019 aangesloten bij de opening van luchthaven Lelystad.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,