

Beantwoording van de 7 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.

Voor toepassing zie:

<https://www.kcwj.nl/kennisbank/integraal-afwegingskader-beleid-en-regelgeving>

1. Wat is de aanleiding?

In het kader van het publieke belang van het behouden en versterken van het (inter)continentale netwerk van verbindingen op AAS is het van belang de schaarse capaciteit op AAS te benutten voor het verkeer dat de meeste waarde toevoegt aan de Nederlandse economie; intercontinentaal verkeer en feederverkeer. De regionale luchthavens (Eindhoven en Lelystad) richten zich voornamelijk op point to point- en vakantieverkeer. Dit wordt ook wel het selectiviteitbeleid genoemd. Het selectiviteitbeleid is kabinetsbeleid hetgeen recent politiek is bevestigd en is gebaseerd op het Aldersakkoord (2008), de Luchtvaartnota (2009) en de Actieagenda Schiphol (2016).

Het selectiviteitbeleid bestaat uit 3 onderdelen:

1. Creëren van regionale luchthavencapaciteit en een goede landzijdige bereikbaarheid;
2. De exploitant van de luchthavens - Schiphol Group - stimuleert luchtvaartmaatschappijen door middel van marktprikkels te gaan opereren vanaf de regionale luchthavens om vakantiebestemmingen te bedienen die afkomstig zijn van AAS;
3. Het opstellen van een overheidsmaatregel om vakantieverkeer te verplaatsten van AAS naar LA; een zogenoemde verkeersverdelingsregel.

Met een verkeersverdelingsregel tussen AAS en LA kan invulling gegeven worden aan het selectiviteitbeleid indien de marktbenadering van de exploitant van de luchthavens (Schiphol Group) onvoldoende effect sorteert. De Europese Commissie moet uiteindelijk de maatregel goedkeuren.

2. Wie zijn betrokkenen?

- Luchtvaartmaatschappijen die opereren vanaf Schiphol
- Luchtvaartmaatschappijen die vanaf Lelystad Airport willen opereren
- Passagiers
- Schiphol Group
- Slotcoördinator
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

3. Wat is het probleem?

Het uitgebreide netwerk van (inter)continentale verbindingen dat wordt aangeboden op AAS is van essentieel belang voor de Nederlandse economie en vestigingsklimaat. Nederland heeft een groot aantal bedrijven die wereldwijd opereren en het kabinet wil dat Nederland ook in de toekomst een aantrekkelijke vestigingsplaats voor buitenlandse bedrijven blijft. De komende jaren zal de vraag naar luchtvervoer verder toenemen en zal al voor 2020 het maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen van 500.000 worden gehaald. Om binnen de beschikbare ruimte de positie van AAS als Europese mainport te behouden en te versterken, is het van belang om te sturen op het type verkeer dat op AAS wordt geaccommodeerd, te beginnen in de voor de hub-operatie

meest essentiële tijdvakken waar tevens de schaarste het grootst is. AAS is daarbij primair bedoeld voor intercontinentaal verkeer en feederverkeer.

4. Wat is het doel?

Doel van de regel is:

- Vakantievluchten die op AAS plaatsvinden verplaatsen naar LA;
- De capaciteit op LA exclusief beschikbaar stellen voor verplaatst verkeer afkomstig van AAS
- De vrijgekomen capaciteit op AAS als gevolg van de regel exclusief beschikbaar stellen voor intercontinentaal verkeer en feederverkeer.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

In het begeleidend schrijven (onder 'Beleidsnota') bij deze consultatiestukken is opgenomen hoe de marktbenadering door de exploitant van de luchthavens en de verkeersverdelingsregel opgesteld door de Rijksoverheid zich tot elkaar verhouden in termen van inhoud en tijdspad teneinde het selectiviteitsbeleid effectief invulling te geven.

6. Wat is het beste instrument? Let op rechtvaardigheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid.

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, bedrijfsleven, overheid en milieu?

De verwachting is dat de maatregel financiële gevolgen, administratieve lasten en/of nalevingskosten voor partijen met zich mee zal brengen. Dit zal onder meer nader uitgewerkt worden in het kader van het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR).