

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Versie ten behoeve van internetconsultatie "Wijziging van het Besluit slotallocatie met het oog op het stellen en verduidelijken van regels omtrent het vaststellen van de coördinatieparameters" (april 2018)

1. Wat is de aanleiding?

Gezien de schaarste op de luchthaven Schiphol slagen de verantwoordelijke partijen er niet meer in om gezamenlijk tot een capaciteitsdeclaratie voor de luchthaven Schiphol te komen. De capaciteitsdeclaratie vormt de basis voor de slotallocatie door de slotcoördinator. Om uit deze impasse te komen wordt een aanpassing van het Besluit slotallocatie voorgesteld. De voorliggende wijziging gaat over het vaststellen van de capaciteitsdeclaratie.

2. Wie zijn betrokken?

Relevante stakeholders zijn:

- Gecoördineerde luchthavens (Schiphol, Rotterdam en Eindhoven)
- LVNL
- Luchtvaartmaatschappijen en hun representatieve organisaties
- SACN (slotcoördinator)

In lijn met de bestaande regelgeving voor de andere gecoördineerde luchthavens in Nederland (Rotterdam en Eindhoven) krijgt de luchthavenexploitant de bevoegdheid om de capaciteitsdeclaratie voor de luchthaven Schiphol twee keer per jaar vast te stellen na zorgvuldige raadpleging van betrokkenen in het coördinatiecomité. In aanvulling hierop krijgt Schiphol de plicht om periodiek (minimaal eens in de drie jaar) een onafhankelijk onderzoek uit te laten voeren naar de capaciteit. Voor de overige gecoördineerde luchthavens wordt de verplichting geïntroduceerd om op verzoek van de minister een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de beschikbare capaciteit. Ook krijgt de minister de bevoegdheid om aan de exploitant van de luchthaven een bindende aanwijzing te geven ten aanzien van de capaciteitsdeclaratie en wordt de mogelijkheid gecreëerd tot het stellen van nadere regels waaraan de capaciteitsdeclaratie moet voldoen.

3. Wat is het probleem?

In het huidige Besluit slotallocatie is geregeld dat Schiphol en de sector gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het vaststellen van de capaciteitsdeclaratie, op basis waarvan slots op de luchthaven Schiphol worden verdeeld door de slotcoördinator. Daar waar in het verleden betrokken partijen, verenigd in het Operationeel Schiphol Overleg (OSO), consensus bereikten over de capaciteitsdeclaratie, is dat voor de afgelopen seizoenen niet gelukt. Het gebrek aan consensus heeft het proces om tot een capaciteitsdeclaratie te komen onder druk gezet.

4. Wat is het doel?

Het doel van deze wijzigingen is om duidelijkheid te creëren over de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie, en dit proces met voldoende waarborgen te omkleden. Omdat bij de andere gecoördineerde luchthavens ook sprake is van toenemende schaarste, wordt het opnemen van dezelfde waarborgen wenselijk geacht.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Op grond van Europees recht (de slotverordening) is een lidstaat eindverantwoordelijk voor het feit dat er periodiek een capaciteitsdeclaratie komt. De laatste tijd lukt het partijen niet meer om dit in gezamenlijkheid te doen, waardoor aanpassing van de regels nodig is.

6. Wat is het best instrument?

Het beste instrument bestaat uit het aanpassen van het Besluit slotallocatie.

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

De additionele kosten voor het periodiek laten uitvoeren van een onafhankelijke analyse naar de capaciteit worden geraamd op circa 28.000 euro op jaarbasis voor de exploitant van de luchthaven Schiphol.

De jaarlijkse additionele kosten voor de exploitanten van de overige gecoördineerde luchthavens worden geraamd op circa 12.000 euro op jaarbasis.