



Rijksoverheid

# Beleidskompasformulier voor internetconsultatie



 **Beleidskompas**

# Wie zijn belanghebbenden en waarom?

## Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

Luchthavens Eindhoven, De Kooy Den Helder , de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van deze betreffende luchthavens, het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Als beleidsverantwoordelijke ministeries zijn Defensie en I&W betrokken. Indirect heeft dit Besluit invloed op de tarieven die doorberekend worden in de kosten van een vliegticket in de civiele luchtvaart.

- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

CLSK, LVNL, Defensie en IenW.

- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

De wijziging is onderdeel van het 1ATM programma dat tot doel heeft de integratie van civiel en militaire luchtverkeersleiding in Nederland. In dit programma zijn CLSK, LVNL, Defensie en IenW onderdeel van de uitvoer van het programma 1ATM. Zij zijn geconsulteerd in de tot de stand komen van het huidige concept-Besluit. De luchthavens worden daarna geraadpleegd over de effecten van de wijziging.

## 1. Wat is het probleem?

0

## Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?

Na de integratie zal de civiele dienstverlener LVNL verantwoordelijk zijn voor de uitvoer van de luchtverkeersdiensten op militaire luchthavens. Op een aantal luchthavens gold een overeenkomst tussen Defensie voor het civiel medegebruik van de militaire luchtverkeersdienstverlening, met de integratie van 1ATM gaat deze verrekening plaatsvinden met LVNL. Het huidige Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten 2010 voorziet niet in deze nieuwe situatie en hiervoor is de voorgestelde aanpassing van het Besluit benodigd.

- b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Het Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten 2010 regelt voor welke diensten en in welke gebieden LVNL hun diensten in rekening kunnen brengen bij de civiele gebruikers. Militaire luchthavens met civiel medegebruik werden nog niet genoemd in het Besluit,

omdat dit nu in aparte afspraken tussen Defensie en de betreffende luchthavens is vastgelegd.

c) Wat is de omvang van het probleem?

De integratie van civiel en militaire luchtverkeersleiding is afhankelijk van een aanpassing in het Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten 2010. Na de integratiedatum van 1ATM verzorgt de civiele organisatie LVNL de luchtverkeersdienstverlening op militaire luchthavens. Voor het civiel medegebruiker van de luchthaven is een kostendekkende vergoedingssystematiek opgezet worden en die middels een aanpassing van het huidige Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten 2010 van kracht moet worden.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Het Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten 2010 regelt de vergoedingssystematiek voor de civiele luchtverkeersdienstverlening in Nederland. Dit is in lijn met de Europese wet- en regelgeving voor luchtvaartdienstverlening en met de beleidsrichting uit de luchtvaartnota.

Het niet aanpassen van de Besluite vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten 2010 zou een belemmering zijn voor de succesvolle afronding en operationalisering van de integratie van civiel militaire luchtverkeersdienstverlening (1ATM).

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De voorgenomen integratie van civiel en militaire luchtverkeersleiding kan dan niet plaats vinden op de wijze die nu voorzien wordt en/of de integratiedatum gaat verder vertragen. Niet alleen zullen de beoogde verbeteringen van kosteneffectiviteit en operationele flexibiliteit niet worden bereikt, maar de benodigde luchtverkeersdienstverlening in het Nederlandse luchtruim is dan onvoldoende gegarandeerd.

## 2. Wat is het beoogde doel?

### Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Een efficiënt en flexibel inrichting van luchtverkeersdienstverlening die de (veiligheid van) luchtverkeersleidingdienstverlening garandeert in het Nederlandse luchtruim.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

De wijzingen maakt een geïntegreerde luchtverkeersleidingsdienstverlener mogelijk. Dit draagt bij aan kostefficiëntie en operationeel flexibiliteit en hierdoor aan de omstandigheden die een vergroening van de luchtvaartindustrie mogelijk maken.

## 3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

### Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Het aanpassen van het Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten 2010.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Het opnemen van de militaire luchthavens met civiel medegebruik in Het Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten 2010 en ze beleggen bij de civiele dienstverlener.

- c) Wat is de beleidstheorie per kansrijke beleidsoptie?

De huidige vergoedingssystematiek werkt goed en is verankerd in internationale afspraken. Het zit tegen de huidige systematiek aan en dekt met minimaal benodigde aanpassingen de nieuwe situatie af.

## 4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

### Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

Bij het overdragen van de militaire dienstverlening aan een civiele luchtverkeersleidingsorganisatie zullen de kosten voor de verleende service naar alle verwachting stijgen. In de huidige situatie betalen de luchthavens die gebruik maken van

de militaire luchtverkeersleiding in verhouding met andere (regionale) Nederlandse luchthavens een aanzienlijk lager tarief aan Defensie. Na de uitvoering van de beleidsoptie zullen de kosten voor luchtverkeersdiensten op militaire luchthavens vergelijkbaar zijn met die van de civiele regionale luchthavens.

- b) Welke verplichte toetsen zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten?

In het 1ATM programma zijn de luchtverkeersleidingsdiensten, zowel civiel als militair, vertegenwoordigt. Ook worden de aanpassingen besproken met de luchthavens.

## 5. Wat is de voorkeursoptie?

### Hulpvragen

- a) Wat is het voorstel?

In het Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten 2010 opnemen dat de minister van IenW de tarieven voor Eindhoven en De Kooy jaarlijks bepaald in overleg met de civiele luchtverkeersleidingdienstverlener. Voor Eindhoven geldt dit gedurende een overgangperiode, waarna Eindhoven zal worden opgenomen in de reguliere heffingszone voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten, samen met de luchthavens van Amsterdam, Rotterdam, Groningen, en Maastricht.

- b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [Doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- Uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- Brede maatschappelijke impact?

Het voorstel is nauw gericht op het oplossen van het probleem en verandert niet andere aspecten van het Besluit vergoedingen. De voorgestelde wijziging ondersteunt de uitvoer 1ATM programma De besluit wordt elke jaar op nieuw bepaald door de minister Het opnemen van Eindhoven in de heffingszone voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten garandeert ook een gelijkwaardig het speelveld tussen de regionale luchthavens door eenzelfde tarief te hanteren voor alle plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten.

Voor de luchthavens Eindhoven en De Kooy zullen de kosten voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten hoger worden, dit is mogelijk voor deze twee luchthavens financieel nadelig maar tegelijkertijd garandeert het Rijk hiermee dat er een gelijke concurrentiepositie is met de andere Nederlandse luchthavens.

- c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

De voorgenomen aanpassing van het Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten 2010 leidt niet tot een substantieel beleidswijziging. De kosten voor luchtverkeersleidingsdiensten op Eindhoven en De Kooy wordt hoger voor de meeste gebruikers, maar niet

hoger dat op andere regionale luchthavens. Met dit Besluit worden ze juist in lijn gebracht met de kostenstructuur van de andere vergelijkbare luchthavens in Nederland.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

De voorgenomen aanpassing van het Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten 2010 leidt niet tot een substantieel beleidswijziging. Het is een aanpassing die zorgt voor dat het vergoedingsbeleid voor alle luchthavens in Nederland hetzelfde wordt en dat de uitzonderingen opgeheven worden die nu bestaan voor militaire luchthavens met civiel medegebruik. De effecten van de aanpassingen zullen in de jaarlijkse financiële monitoring van de luchthavens worden meegenomen.