

## **ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

### ***Artikel 1***

In dit artikel zijn de begrippen gedefinieerd die in het besluit gebruikt worden. Er is voor de begrippen "dienstregelingsperiode", "overheidsvlucht", en "slot" aangesloten bij de Europese slotverordening. Verder is van belang dat in de verkeersverdelingsregel in wezen twee soorten vluchten onderscheiden worden. In de eerste plaats zijn dat de transfervluchten. In de tweede plaats zijn dat de punt-tot-punt-vluchten.

De transfervluchten en punt-tot-punt-vluchten worden bij ministeriële regeling aangewezen. Voor punt-tot-punt-vluchten is het uitgangspunt dat deze vluchten voor een relatief klein deel bestaan uit transfer. Voor transfervluchten geldt het omgekeerde. Punt-tot-punt-vluchten en transfervluchten vormen dus elkaars tegenpolen.

### ***Artikel 2***

#### *Eerste lid*

In het eerste lid wordt bepaald dat luchthaven Lelystad wordt aangewezen als een gecoördineerde luchthaven als bedoeld in de slotverordening, wanneer de verkeersverdelingsregel in werking treedt. Een luchthaven wordt als gecoördineerd aangewezen indien er sprake is van schaarste. Op Lelystad is de capaciteit in de eerste jaren beperkt. Het gaat om enkele duizenden vluchten per jaar, terwijl er meerdere partijen interesse hebben in de luchthaven.

Vanaf het moment van de aanwijzing is het voor luchtvaartmaatschappijen verplicht om een slot te hebben voor het landen of opstijgen vanaf de luchthaven. Deze slots worden gealloceerd door de onafhankelijke slotcoördinator die daarbij de regels uit de slotverordening toepast.

#### *Tweede lid*

In het tweede lid wordt een prioriteitsregel gehanteerd. Maatschappijen die historische slots op luchthaven Schiphol overdragen aan een andere maatschappij of de slotcoördinator krijgen voorrang bij het verkrijgen van slots. Hetzelfde geldt voor maatschappijen die een historisch slot op Schiphol, voorheen gebruikt voor punt-tot-punt-vluchten, voortaan gaan gebruiken voor transfervluchten. Het is van belang dat de prioriteit alleen geldt met betrekking tot historische rechten op Schiphol. Dit betreft aldus de slots waarop die luchtvaartmaatschappij historische rechten heeft opgebouwd op grond van de slotverordening. De reden hiervoor is dat non-historische slots (in principe) maar voor de duur van één seizoen worden vergeven. Pas als slots historisch worden, zijn ze seizoensoverstijgend.

De prioriteit werkt aanvullend op de bepalingen in de slotverordening. Eerst worden aldus de regels uit de slotverordening toegepast. Dit betekent onder meer dat historische rechten van maatschappijen die de overstap hebben gemaakt, gerespecteerd worden in de daaropvolgende overeenkomstige seizoenen.

De voorrangsregel in het besluit brengt met zich mee dat wanneer twee luchtvaartmaatschappijen op grond van de slotverordening eenzelfde prioriteit toekomt, de doorslag zal geven wie van deze luchtvaartmaatschappijen slots op luchthaven Schiphol overdraagt of voortaan gebruikt voor transfervluchten.

#### *Derde en vierde lid*

De prioriteit geldt in eerste instantie voor de eerste 10.000 slots beschikbaar voor handelsverkeer op luchthaven Lelystad.

Na een evaluatie van de eerste 10.000 slots – en akkoord van de Europese Commissie – geldt de prioriteit ook voor de slots tot 25.000. In de inwerkingtredingsbepaling (artikel 7) is voorzien in een aparte datum voor inwerkingtreding van het vierde lid.

#### *Vijfde tot en met achtste lid*

De prioriteitsregel geldt alleen maar voor zover het slot dat wordt overgedragen of voortaan wordt gebruikt voor transfervluchten, een punt-tot-punt-vlucht is. Wat een punt-tot-punt-vlucht is en wat een transfervlucht is, wordt bij ministeriële regeling bepaald. Deze regeling is onlosmakelijk verbonden met dit besluit. Aangezien het karakter van vluchten naar een bepaalde bestemming kan wijzigen, is het nodig dat de regelgeving ook kan wijzigen wanneer daar aanleiding toe is. Dat is ook de reden dat ervoor is gekozen om dit bij ministeriële regeling te regelen.

Het zevende lid regelt dat de data en tijden van de opgegeven slots op Schiphol en de capaciteit die verkregen wordt op luchthaven Lelystad niet overeen hoeven te stemmen. Het is dus niet zo dat indien er een slotreeks op dinsdag om 10.15 uur wordt opgegeven, dat de capaciteit op Lelystad ook op die dag en tijd betrekking moet hebben. Zowel de datum als de tijd mag wijzigen.

In het achtste lid is een informatieplicht opgenomen. Het is van belang dat voldoende informatie beschikbaar is om op de verkeersverdelingsregel te kunnen handhaven. Daarom wordt in het vijfde lid bepaald dat luchtvaartmaatschappijen die toepassing geven aan het tweede lid, de minister daarvan op de hoogte moeten stellen. De minister weet dan welke slots op Schiphol voortaan onder de reikwijdte van de verkeersverdelingsregel vallen en alleen nog maar voor transferverkeer benut mogen worden.

Verder is ook van belang dat luchtvaartmaatschappijen op de hoogte zijn van het feit dat een bepaald slot beperkingen met zich meebrengt. Daarom moet de verkrijgende luchtvaartmaatschappij eveneens geïnformeerd worden door de overdragende luchtvaartmaatschappij. Het is voorts mogelijk dat slots uiteindelijk weer bij de slotcoördinator terecht komen. Ook in dat geval is het wenselijk dat een maatschappij die de slots gealloceerd krijgt, op de hoogte wordt gesteld van het feit dat het slots zijn die alleen gebruikt mogen worden voor transfervluchten. Dit wordt bepaald in artikel 4. Om te borgen dat ook de slotcoördinator de informatie heeft, is ook een informatieplicht tegenover de slotcoördinator opgenomen. Vermelding verdient dat de slotcoördinator niet de handhavende instantie is. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport zal feitelijk de voorschriften handhaven.

#### *Overig*

In het kader van dit artikel kunnen lokale richtsnoeren als bedoeld in artikel 8, vijfde lid, van de slotverordening relevant zijn. Het is op iedere gecoördineerde luchthaven mogelijk om deze lokale richtsnoeren te introduceren. Het is van belang dat deze lokale richtsnoeren op geen enkele manier de slotverordening of de verkeersverdelingsregel ondermijnen. Deze lokale richtsnoeren moeten worden goedgekeurd door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Zij zullen daarbij worden getoetst om zeker te stellen dat de regels uit de slotverordening en de verkeersverdelingsregel gerespecteerd worden. In ieder geval is het zo dat in de slotverordening expliciet is opgenomen dat lokale richtsnoeren niet in strijd mogen zijn met Gemeenschapsrecht. Als zodanig is het nu al de praktijk dat van ieder voorstel voor een lokaal richtsnoer wordt vereist dat deze overeenstemt met de slotverordening en indien dit niet zo is, wordt afgekeurd. Zoals ook is bepaald in de slotverordening, zullen lokale richtsnoeren ter kennisgeving naar de Europese Commissie worden verzonden.

### **Artikel 3**

Artikel 3 heeft betrekking op luchthaven Schiphol. In dit artikel wordt bepaald dat de slots op luchthaven Schiphol die ingevolge artikel 2 door een luchtvaartmaatschappij zijn gebruikt voor een beweging naar Lelystad, uitsluitend gebruikt mogen worden voor transfervluchten.

De opgegeven slots zijn geormerkt. De luchtvaartmaatschappijen die deze slots verkrijgen, op welke wijze dan ook, mogen ze uitsluitend gebruiken voor dit type vluchten.

In artikel 3 is verder een antimisbruikbepaling opgenomen, waarin het volgende is vastgelegd. Wanneer een slot dat op basis van de verkeersverdelingsregeling geormerkt is, een slot vervangt dat tot dan toe werd gebruikt voor een transfervlucht, dan mag dit vervangen slot voortaan alleen worden gebruikt voor een transfervlucht.

#### **Artikel 4**

Op grond van artikel 4 moeten luchtvaartmaatschappijen binnen twee maanden na afloop van de dienstregelingsperiode de gegevens verstrekken waaruit blijkt hoe zij de opgegeven slots hebben gebruikt. Dan kan, ook ten behoeve van de handhaving, worden gezien of de betreffende slots inderdaad uitsluitend zijn gebruikt ten behoeve van transfervluchten.

Hoewel de informatie afkomstig is van de luchtvaartmaatschappijen is deze relatief eenvoudig te controleren. Er is genoeg informatie beschikbaar om te zien of de betreffende vluchten inderdaad zo zijn uitgevoerd als is weergegeven in de aangeleverde gegevens.

Ook ten aanzien van dit artikel is van belang dat de verplichting alleen geldt voor slots die zijn geormerkt op basis van artikel 3. De luchtvaartmaatschappijen hoeven voor de overige slots, die buiten de reikwijdte van dit besluit vallen, geen gegevens aan te leveren.

Ingevolge deze verkeersverdelingsregel volgt het oormerk het slot. Het is daarom van belang dat ook indien het slot wordt verkregen door een andere luchtvaartmaatschappij, dat die verkrijgende luchtvaartmaatschappij op de hoogte is van het feit dat het een slot is dat is beperkt in het gebruik. Die verkrijgende luchtvaartmaatschappij kan dat slot op twee wijzen verkrijgen: van een andere luchtvaartmaatschappij of van de slotcoördinator. Ten aanzien van zowel de overdragende luchtvaartmaatschappij als de slotcoördinator is derhalve bepaald dat die de verkrijgende luchtvaartmaatschappij op de hoogte stellen van de status van een slot dat onder de reikwijdte van artikel 3 van het besluit valt.

#### **Artikel 5**

Artikel 5 bepaalt dat het bij of krachtens het besluit bepaalde van overeenkomstige toepassing is indien een bestemming fungeert als vertrekpunt van een vlucht. Het is vanzelfsprekend de bedoeling dat het besluit ook in het spiegelbeeldige geval moet gelden. Het zou de leesbaarheid en begrijpelijkheid van het besluit echter beperken om dit in ieder artikel apart te beschrijven. Daarom wordt in artikel 5 voorzien in een algemene bepaling die voorziet in overeenkomstige toepassing voor de situatie dat de bestemming die wordt genoemd, het vertrekpunt van een vlucht is.

#### **Artikel 6, 7 en 8**

Binnen drie jaar wordt een evaluatie uitgevoerd naar de effecten van de verkeersverdelingsregel in de praktijk. Deze evaluatie wordt gedeeld met het parlement en de Europese Commissie.

In dit besluit is voorzien in inwerkingtreding bij koninklijk besluit. De inwerkingtreding zal vanzelfsprekend worden afgestemd op de feitelijke opening van Lelystad Airport voor handelsverkeer. De inwerkingtreding van artikel 2, vierde lid, vindt plaats op een later moment. Artikel 2, vierde lid, vindt pas plaats na een nieuwe melding bij de Europese Commissie op grond van artikel 19, derde lid, van verordening nr. 1008/2008.

Ten slotte bepaalt artikel 8 dat het besluit wordt aangehaald als Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT