Staatsblad
van het Koninkrijk der Nederlanden

Jaargang 2021

72

Besluit van 16 juli 2020 tot vaststelling van regels voor de verdeling van luchtverkeer tussen de luchthaven Schiphol en de luchthaven Lelystad (Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 16 december 2019, nr. IENW/BSK-2019/262074, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op verordening (EG) Nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PbEU 2008, L 293) en artikel 8a.52 van de Wet luchtvaart;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 20 februari 2020, nr. W17.19.0415/IV);

Gezien het nader rapport van Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 13 juli 2020, nr. IENW/BSK-2020/46590, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

besluit: besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad;

dienstregelingsperiode: dienstregelingsperiode als bedoeld in artikel 2, onderdeel d, van de slotverordening;

handelsverkeer: verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers, vracht of post, en die betreffen: geregelde vluchten, zijnde lijnvluchten of commerciële vluchten, uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling, en niet-geregelde vluchten, zijnde chartervluchten in het passagiers- en vrachtvervoer of commerciële vluchten met een ongeregeld karakter;

Onze Minister: Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

punt-tot-punt-vlucht: vlucht die bij ministeriële regeling als punt-tot-punt-vlucht is aangewezen;

slot: slot als bedoeld in artikel 2, onderdeel a, van de slotverordening;

slotcoördinator: coördinator als bedoeld in de slotverordening;
slotverordening: Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens (PbEG 1993, L 14);
transfervlucht: vlucht die bij ministeriële regeling als transfervlucht is aangewezen.

§ 2. Luchthaven Lelystad

Artikel 2

1. Luchthaven Lelystad wordt aangewezen als een gecoördineerde luchthaven als bedoeld in de slotverordening.
2. Onverminderd het bepaalde in de slotverordening, krijgt een luchtvaartmaatschappij prioriteit bij het verkrijgen van slots op luchthaven Lelystad voor zover die luchtvaartmaatschappij:
a. historische slots op luchthaven Schiphol heeft overgedragen aan een andere luchtvaartmaatschappij of de slotcoördinator; of
b. heeft toegezegd voortaan historische slots op luchthaven Schiphol te gebruiken voor het verrichten van transfervluchten.
3. De prioriteit, bedoeld in het tweede lid, geldt voor de slots beschikbaar voor handelsverkeer tot en met 10.000 slots op luchthaven Lelystad.
4. De prioriteit, bedoeld in het tweede lid, geldt voor de slots beschikbaar voor handelsverkeer van 10.001 tot en met 25.000 slots op luchthaven Lelystad.
5. Het tweede lid geldt alleen voor slots op luchthaven Schiphol die in de vorige dienstregelingsperiode of in drie van de vier vorige dienstregelingsperiodes werden gebruikt voor het uitvoeren van punt-tot-punt-vluchten.
6. Bij ministeriële regeling worden iedere twee jaar transfervluchten en punt-tot-punt-vluchten aangewezen op basis van een bij die regeling te bepalen gemiddeld percentage transferpassagiers aan boord van die vluchten.
7. De data en tijden van de capaciteit op luchthaven Lelystad en de slots op luchthaven Schiphol, bedoeld in het tweede lid, hoeven niet overeen te stemmen.
8. De luchtvaartmaatschappij die handelt overeenkomstig het tweede lid, stelt Onze Minister, de slotcoördinator en in voorkomende gevallen de verkrijgende luchtvaartmaatschappij daarvan op de hoogte, waarbij eveneens wordt vermeld welke slots op luchthaven Schiphol het betreft. Bij de vermelding aan Onze Minister toont de luchtvaartmaatschappij aan dat wordt voldaan aan het vijfde lid.

§ 3. Luchthaven Schiphol

Artikel 3

1. De historische slots op luchthaven Schiphol die zijn overgedragen overeenkomstig onderdeel a van artikel 2, tweede lid, of ten aanzien waarvan de toezegging is gedaan overeenkomstig onderdeel b van artikel 2, tweede lid, mogen door luchtvaartmaatschappijen uitsluitend worden gebruikt voor transfervluchten.
2. Gedurende de toepassing van dit besluit, voert een luchtvaartmaatschappij die historische slots als bedoeld in het eerste lid in bezit heeft, ten minste hetzelfde aantal transfervluchten uit als in de overeenkomstige dienstregelingsperiode voordat die luchtvaartmaatschappij in het bezit kwam van die slots, ingevolge de overdracht, bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel a, of de toezegging, bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel b, vermeerderd met een aantal dat gelijk is aan het aantal van

die slots. In afwijking van de vorige volzin, en onverminderd de toepassing van het derde lid, is het een luchtvaartmaatschappij toegestaan het aantal transfervluchten te verminderen in het geval dat het totale aantal slots dat die luchtvaartmaatschappij op luchthaven Schiphol in bezit heeft, afneemt.

3. Een luchtvaartmaatschappij die slots als bedoeld in het eerste lid in bezit heeft, vermindert het aandeel transfervluchten op het totaal van de vluchten die door die luchtvaartmaatschappij geopereerd worden met slots op luchthaven Schiphol niet in vergelijking met het aandeel dat bestond voordat de luchtvaartmaatschappij de slots in kwestie, ingevolge de overdracht, bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel a, of de toezegging, bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel b, in bezit kreeg.

4. Wanneer slots op luchthaven Schiphol in het bezit zijn van meer dan één luchtvaartmaatschappij en die luchtvaartmaatschappijen staan in de volgende verhouding tot elkaar:

a. een moedermaatschappij en een dochtermaatschappij; of

b. dochtermaatschappijen van dezelfde moedermaatschappij,

dan worden die luchtvaartmaatschappijen voor de toepassing van het tweede en derde lid geacht één luchtvaartmaatschappij te zijn.

Artikel 4

1. Luchtvaartmaatschappijen verstrekken Onze Minister uiterlijk twee maanden na afloop van een dienstregelingsperiode de gegevens waaruit blijkt:

a. hoe zij de slots op luchthaven Schiphol, bedoeld in artikel 3, eerste lid, hebben gebruikt;

b. het totale aantal transfervluchten, bedoeld in artikel 3, tweede lid;

c. het aandeel transfervluchten, bedoeld in artikel 3, derde lid.

2. Iedere luchtvaartmaatschappij die de slots op luchthaven Schiphol, bedoeld in artikel 3, verkrijgt, stelt in geval van overdracht van die slots aan een andere luchtvaartmaatschappij, de luchtvaartmaatschappij waaraan de slots worden overgedragen op de hoogte van het feit dat het slots zijn die uitsluitend overeenkomstig artikel 3 mogen worden gebruikt.

3. De luchtvaartmaatschappij die slots als bedoeld in artikel 3 overdraagt stelt Onze Minister en de slotcoördinator op de hoogte van de overdracht, de slots die het betreft en de identiteit van de luchtvaartmaatschappij waaraan de slots worden overgedragen.

4. Indien slots als bedoeld in artikel 3 door de slotcoördinator worden gealloceerd aan een luchtvaartmaatschappij, stelt de slotcoördinator die luchtvaartmaatschappij op de hoogte van het feit dat het slots zijn die uitsluitend overeenkomstig artikel 3 mogen worden gebruikt.

§ 4. Slotbepalingen

Artikel 5

Het bij of krachtens dit besluit bepaalde is van overeenkomstige toepassing indien bestemmingen fungeren als vertrekpunt van een vlucht.

Artikel 6

Onze Minister zendt binnen drie jaar na de inwerkingtreding van dit besluit aan de Staten-Generaal en de Europese Commissie een verslag over de doeltreffendheid, impact en proportionaliteit van dit besluit in de praktijk. Dit verslag zal de resultaten bevatten van een consultatie op de genoemde onderwerpen en zal in het bijzonder aandacht besteden aan de beschikbare capaciteit voor nieuwe gegadigden op de Nederlandse luchtvaartmarkt, en de luchthavens Lelystad en Schiphol in het bijzonder.

Artikel 7

1. Dit besluit treedt, met uitzondering van artikel 2, vierde lid, in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.
2. Artikel 2, vierde lid, treedt in werking met ingang van de dag dat de Europese Commissie dit lid goedkeurt en publiceert in het Publicatieblad van de Europese Unie na een aparte melding op grond van artikel 19, derde lid, van verordening (EG) Nr. 1008/2008.

Artikel 8

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

’s-Gravenhage, 16 juli 2020

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Uitgegeven de *zestiende* februari 2021

De Minister van Justitie en Veiligheid,
F.B.J. Grapperhaus

stb-2021-72
ISSN 0920 - 2064
’s-Gravenhage 2021

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

De luchthaven Schiphol heeft de afgelopen jaren een sterke groei doorgemaakt en is een van de belangrijkste Europese (inter)continentale knooppunten van de burgerluchtvaart. Dit uitgebreide netwerk van luchtverbindingen is van groot belang voor de bereikbaarheid van Nederland, de werkgelegenheid en de vestiging van internationaal opererende bedrijven in ons land. Tegelijkertijd is de capaciteit op Schiphol inmiddels schaars.

Deze schaarse capaciteit wordt naast de grenzen op het gebied van veiligheid en de operationele afhandeling van verkeer ook ingegeven door de bindende milieubeperkingen van ten hoogste 500.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020. Op haar beurt zet deze schaarste druk op het netwerk van verbindingen van Schiphol: als er niet afdoende ruimte is voor zogenoemde «aanvoervluchten» (feederverkeer) kan het leeuwendeel van de intercontinentale vluchten (die voor een groot deel bestaan uit overstappende passagiers) niet winstgevend geëxploiteerd worden, waardoor het gevaar bestaat dat deze verbindingen vervolgens verdwijnen. Een dergelijke achteruitgang van de netwerkkwaliteit zal negatieve gevolgen hebben voor het Nederlandse vestigingsklimaat en een open economie als de Nederlandse schaden.

De schaarste legt dus grote druk op de verdere ontwikkeling van Schiphol. Daarom is een pakket aan maatregelen noodzakelijk om de schaarse capaciteit zo efficiënt mogelijk te kunnen benutten ten behoeve van de (inter)continentale knooppuntfunctie van Schiphol die geschraagd wordt door overstappende passagiers (transferverkeer). Dat gebeurt onder meer door middel van het zogenoemde selectiviteitbeleid waarbij Lelystad Airport als «overloopluchthaven» voor punt-tot-punt verkeer afkomstig van Schiphol fungeert. Hierdoor ontstaat op Schiphol ruimte voor het verkeer dat het meest bijdraagt aan het voor Nederland zo vitale (inter)continentale netwerk.

Deze nota van toelichting heeft betrekking op het besluit dat voorziet in een verkeersverdelingsregel tussen Schiphol en Lelystad Airport om invulling te geven aan het selectiviteitbeleid.[1] Deze verkeersverdelingsregel houdt in dat:

1. de capaciteit op Lelystad Airport met prioriteit beschikbaar wordt gesteld voor niet-transferverkeer afkomstig van Schiphol; en
2. de hierdoor vrijkomende capaciteit op Schiphol, als gevolg van de regel, exclusief beschikbaar wordt gesteld voor transferverkeer.

2. Kader

Het accommoderen van het verkeer dat het (inter)continentale netwerk van verbindingen ten goede komt op Schiphol en het accommoderen van niet-mainportgebonden verkeer op Lelystad Airport is onder andere

[1] De verkeersverdelingsregel als een pijler onder het selectiviteitsbeleid staat o.a. genoemd in het Advies Selectiviteit Schiphol van de commissie-Van der Zee uit maart 2008. Dit advies vormt de basis voor het «Convenant behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol» dat in 2008 is ondertekend door de toenmalige ministers van Verkeer & Waterstaat en VROM en door de Schiphol Group.

vastgelegd in het Aldersakkoord (2008)[2], de Luchtvaartnota (2009)[3], de Actieagenda Schiphol (2016)[4] en het Regeerakkoord (2017)[5].

Begin oktober 2017 heeft de Tweede Kamer bovendien de regering per motie verzocht zich in te spannen voor (juridische) instrumenten om te voorkomen dat de capaciteit op Lelystad Airport beschikbaar komt voor bestemmingen en/of luchtvaartmaatschappijen die niet zijn verplaatst van Schiphol naar Lelystad Airport. Daarnaast is in het Regeerakkoord aangegeven dat het selectiviteitsbeleid beter moet, waarbij op Schiphol voorrang wordt gegeven aan vluchten die het (inter)continentale netwerk versterken.

3. Schiphol als mainport

Schiphol is een van de grootste hub luchthavens in de EU en voorziet niet alleen Nederland, maar ook Noord-West Europa van een sterk ontwikkeld (inter)continentaal verbindingennetwerk dat een pijler vormt voor de economie en connectiviteit van Nederland en de regio.

Hubfunctie

Het uitgebreide netwerk van intercontinentale bestemmingen kan uitsluitend worden bediend doordat Schiphol functioneert als een (inter)continentaal knooppunt ofwel een hub.

Het belangrijkste kenmerk daarvan is dat passagiers vanuit allerlei, veelal Europese, bestemmingen via Schiphol overstappen naar een intercontinentale bestemming en andersom. Beide functies, intercontinentale bestemmingen en het daarbij passende (Europese) netwerk van transfervluchten, vormen tezamen onlosmakelijk de (inter)continentale knooppuntfunctie op Schiphol.

Het grote belang van Europese hubs wordt door de Europese Commissie onderschreven. Voor de externe luchtvaartpolitiek van de EU beschouwt zij namelijk de aanwezigheid van enkele grote hubs op het grondgebied van de EU van grote economische en strategische betekenis,[6] ook met het oog op de concurrentie van snel groeiende hubs als Dubai. Als gevolg van de verwachte Brexit neemt de relevantie van sterke hubs in de EU vermoedelijk alleen maar toe.

Enkele statistieken kunnen het belang van de hubfunctie illustreren.

Schiphol is rechtstreeks verbonden met 195 Europese steden en 39 Europese landen. In 2017 reisden 48,6 miljoen passagiers uit Europese steden naar dan wel van Schiphol, waarvan 31% op Schiphol overstapte. Ruim 70% van alle passagiers op Schiphol komt uit Europa. Daarnaast reisden 19,7 miljoen passagiers uit niet-Europese bestemmingen naar dan wel van Schiphol, bestaande uit ongeveer 60% transferpassagiers.

Deze cijfers illustreren het belang van Schiphol als hub. Schiphol vervult hiermee een grensoverschrijdende functie en is daarmee een belangrijke pijler voor de (inter)continentale bereikbaarheid van de EU.

---

[2] Aldersakkoord (Alderstafel, 2008)

[3] Luchtvaartnota – concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie», ministerie van Verkeer & Waterstaat en ministerie van VROM (april 2009)

[4] Actieagenda Schiphol, ministerie van Infrastructuur & Milieu en ministerie van Economische Zaken (april 2016)

[5] Vertrouwen in de toekomst, Regeerakkoord 2017-2021 (VVD, CDA, D66 en ChristenUnie (2017)

[6] «The EU's External Aviation Policy – Addressing Future Challenges» COM (2012) 556 final van 27.09.2012

De luchthaven Schiphol functioneert als een mainport en is belangrijk voor de nationale economie. De jaarlijks toegevoegde waarde van de mainportfunctie van Schiphol voor alleen Nederland is becijferd op ongeveer 9 miljard euro en het aantal banen dat direct of indirect gerelateerd is aan de luchthaven bedraagt 114.000.[7] De mainport bestaat uit twee elementen. In de eerste plaats is dat de hubfunctie van de luchthaven en in de tweede plaats is dat het grootstedelijk gebied rondom Schiphol.

Grootstedelijk gebied

De luchthaven Schiphol ligt in een verstedelijkt gebied van nationale betekenis. In dit gebied is een grote omvang, diversiteit en kwaliteit van beschikbare voorzieningen ontstaan. Dit betekent ook een gunstig vestigingsklimaat en een zichzelf versterkend proces; meer bedrijvigheid versterkt namelijk de optredende schaalvoordelen en een vergroting van deze voordelen trekt weer meer bedrijvigheid aan.

Deze twee elementen van de mainport Schiphol – de hubfunctie en het grootstedelijk gebied – zijn met elkaar verweven. De vraag naar luchtverbindingen wordt mede bepaald door de omvang van de bedrijvigheid en bevolking in het gebied rondom Schiphol. Tegelijkertijd is ook in de Actieagenda Schiphol (2016) verwoord dat de luchthaven zelf zorgt voor een aantrekkelijke omgeving voor bedrijven om zich te vestigen. Het kantoren- en zakendistrict «Zuidas» in Amsterdam als internationale toplocatie zou zonder een sterke internationale luchthaven ondenkbaar zijn. Het veilingcluster rond Aalsmeer en de weg- en waterverbindingen met het achterland van Europa zijn andere voorbeelden van bedrijvigheid met een sterke verbondenheid met Schiphol. Schiphol, het hub-netwerk en de metropoolregio Amsterdam zijn door en met elkaar uitgegroeid tot de Mainport Schiphol. Samen zorgen zij voor een (inter)continentaal knooppunt van stromen mensen, goederen, geld, informatie, kennis en cultuur die van groot belang zijn voor de open Nederlandse en Europese economie en maatschappij.

4. Ontwikkeling en schaarste

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van Schiphol is dat deze in balans is met de omgeving.[8] Tot en met 2020 is er ruimte voor ten hoogste 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

Eind 2018 is binnen de Omgevingsraad Schiphol (ORS) gesproken over groei op Schiphol. De betrokken partijenzijn er niet uitgekomen, ook niet voor wat betreft een eventuele groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen. Op basis van het verslag van de voorzitter van de ORS zal in het kader van de Luchtvaartnota het komende jaar (2019) duidelijkheid komen over de beschikbare capaciteit op luchthaven Schiphol.

De capaciteit is dus beperkt. Tegelijkertijd is de vraag naar vliegtuigbewegingen op Schiphol groot. In het jaar 2015 waren er 451.000 vliegtuigbewegingen, in het jaar 2016 groeide dit aantal tot 479.000, in 2017 werden 497.000 bewegingen gerealiseerd en in 2018 is de grens van 500.000 bereikt. Al langere tijd overstijgt de vraag het aanbod op de drukste momenten van de dag en dit surplus aan vraag legt een grote druk op de beschikbare capaciteit. Figuren 1 en 2 illustreren de verwachte

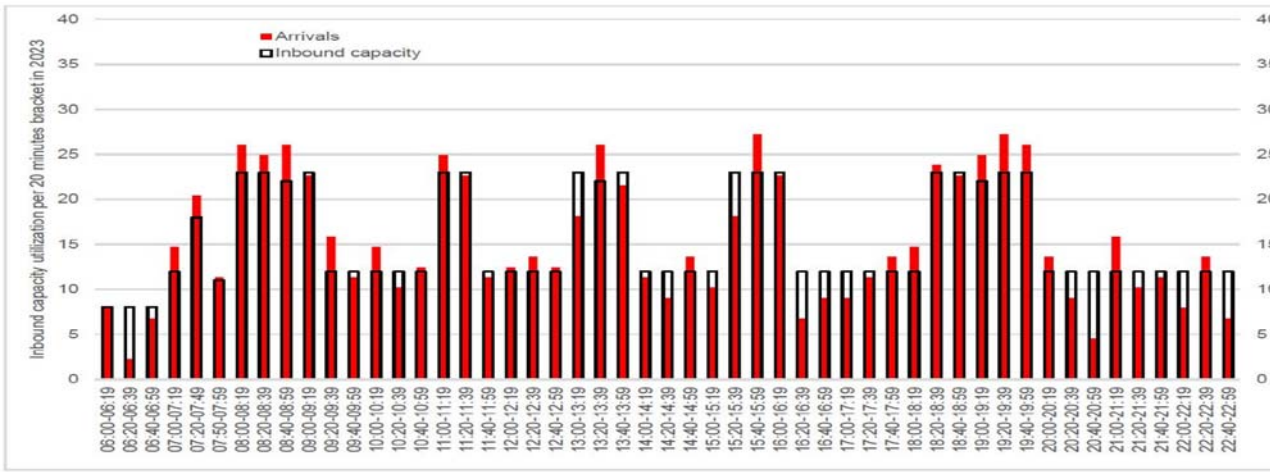
---

[7] Direct en indirect achterwaarts; de voorwaartse effecten ofwel de bredere economische effecten zijn hierbij niet meegerekend. Economisch belang van de mainport Schiphol. Analyse van directe en indirecte economische relaties, Decisio (2015)

[8] Aldersakkoord (2008)

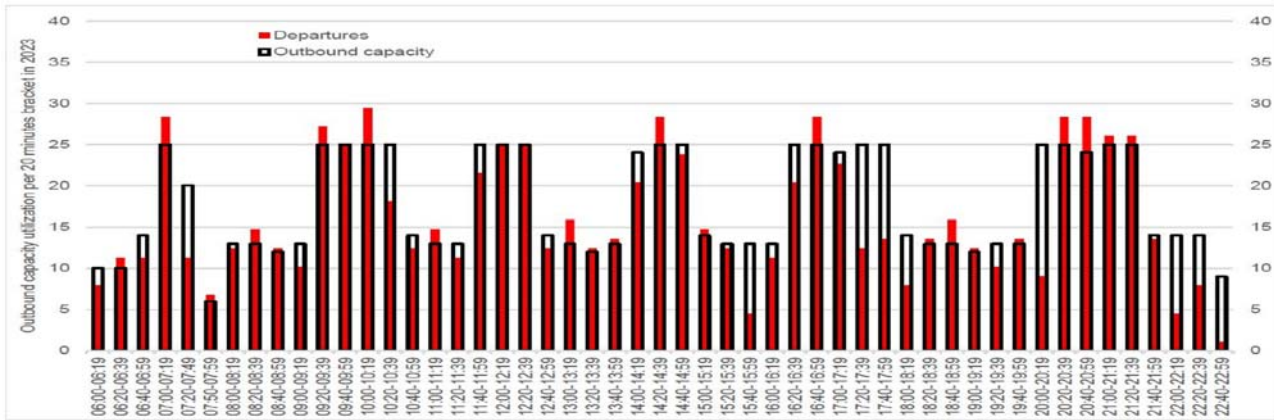
schaarste op Schiphol in 2023. Figuren 3 en 4 illustreren de verwachte schaarste in 2030.

Figuur 1 Aankomsten versus inkomende capaciteit in 2023[1]



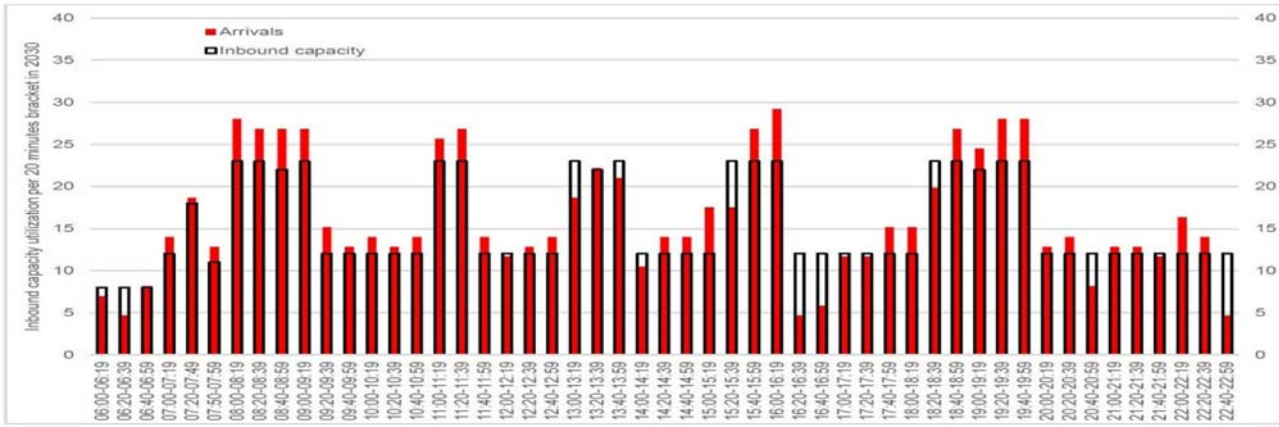
[1] Capacity demand at Schiphol Airport 2023, SEO/To70 (2018)

Figuur 2 Vertrekken versus uitgaande capaciteit in 2023[1]



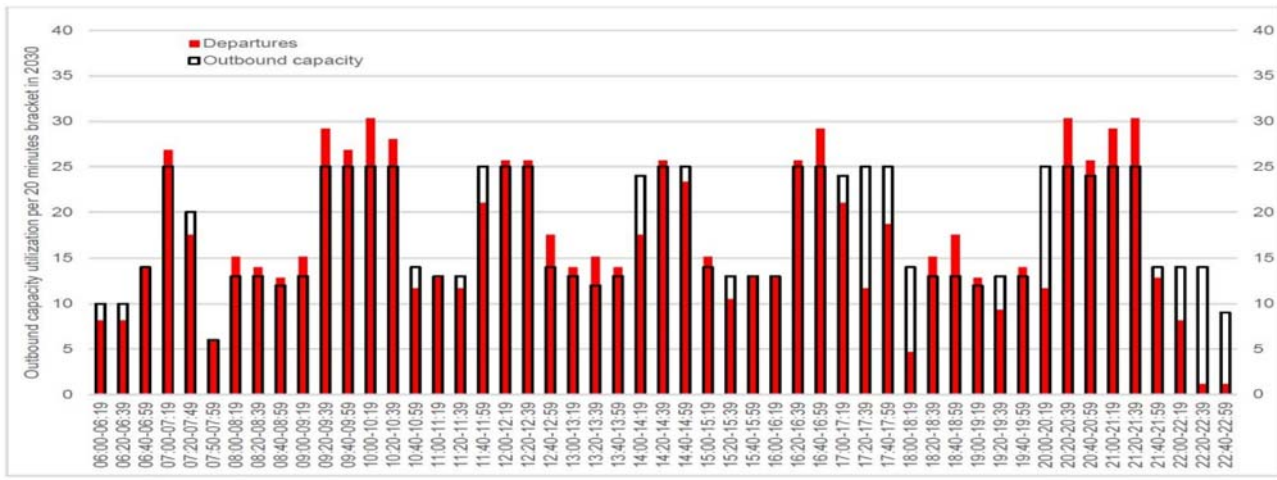
[1] Capacity demand at Schiphol Airport 2023, SEO/To70 (2018)

Figuur 3 Aankomsten versus inkomende capaciteit in 2030[1]



[1] Capacity demand at Schiphol Airport 2030, SEO/To70 (2018)

Figuur 4 Vertrekken versus uitgaande capaciteit in 2030[1]



[1] Capacity demand at Schiphol Airport 2030, SEO/To70 (2018)

Gezien de verwachte verkeersontwikkeling zal na 2020 de schaarste op Schiphol alleen maar verder toenemen. Deze beperking wordt zoals aangegeven niet alleen ingegeven door milieueisen, maar ook door de grenzen aan veiligheid en de operationele afhandelcapaciteit van verkeersstromen op de grond en in de lucht.

Het ontwerp van de luchthaven en het systeem voor de afhandeling van het vliegverkeer zijn complex. De inzet van banen is daarbij gereguleerd door een systeem van preferentieel baangebruik. Vooral door wind, maar ook door wolken en beperkingen in het zicht, is het afhankelijk van de omstandigheden nodig om steeds andere baancombinaties te gebruiken. Door de groei in het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol wordt het steeds moeilijker om onder alle omstandigheden het verkeer af te handelen, «soepel» te kunnen wisselen tussen baancombinaties en resteert er minder ruimte voor het mitigeren van verstoringen.

Ook binnen deze context is het wenselijk dat het vliegverkeer op Schiphol zich selectief ontwikkelt waarbij beschikbare capaciteit zoveel als mogelijk wordt gebruikt voor het verkeer dat het meeste bijdraagt aan de

huboperatie op Schiphol om zo de mondiale connectiviteit van Nederland en de EU te waarborgen.

Deze combinatie van beperkende factoren legt hiermee een grote druk op het behoud en de ontwikkeling van de (inter)continentale knooppuntfunctie van Schiphol.

5. Kwetsbaarheid hubfunctie Schiphol

Een (Europees) verbindingennetwerk op Schiphol om de (inter)continentale bestemmingen te voeden, is essentieel om deze sterke EU-hub te behouden en verder te ontwikkelen. Het behouden en versterken van de hubfunctie van Schiphol is hiermee een essentieel te borgen publiek belang.[9]

Deze borging is van belang gegeven de kwetsbaarheid van de hub voor afkalving van het (inter)continentale verbindingennetwerk. De kwetsbaarheid komt meer specifiek tot uitdrukking in:

a. de kleine Nederlandse thuismarkt voor deze deelmarkt (d.w.z. intercontinentaal- en transferverkeer) van de luchtvaart;

b. de afhankelijkheid van deze deelmarkt van de fysieke en logistieke infrastructuur van Schiphol waarvoor geen alternatief in Nederland bestaat en;

c. het zeer beperkte herstelvermogen van deze deelmarkt: daar waar de hubfunctie van een luchthaven is weggevallen, blijft de negatieve impact hiervan op de stoelcapaciteit en frequentieniveaus vanaf de betreffende luchthaven jaren na-ijlen.

Ad a. Kleine thuismarkt

De noodzaak van een (Europees) verbindingennetwerk is specifiek voor Schiphol van extra groot belang in verband met de kleine thuismarkt. Beide functies, intercontinentale bestemmingen en het daarbij passende (Europese) netwerk van overstappende passagiers (*transferverkeer*), vormen tezamen de (inter)continentale knooppuntfunctie op Schiphol. Indien er niet afdoende ruimte is voor het zogenoemde transferverkeer kan het leeuwendeel van de intercontinentale vluchten (die voor een groot deel bestaan uit overstappende passagiers) niet winstgevend geëxploiteerd worden, waardoor het gevaar bestaat dat deze verbindingen verdwijnen.

Ad b. Specifieke infrastructuur

Luchtvaartmaatschappijen die intercontinentale bestemmingen – of het hiermee samenhangende transferverkeer – bedienen, zijn gebonden aan specifieke luchthaveninfrastructuur – zowel fysiek (baanlengte) als logistiek (bijvoorbeeld de terminal en het bagage afhandelingssysteem) – die in Nederland alleen op Schiphol kan worden aangeboden. Intercontinentaal en transferverkeer zijn hierdoor gebonden aan Schiphol zonder redelijk alternatief op een andere Nederlandse luchthaven. Voor het overige verkeer geldt deze gebondenheid niet of veel minder sterk, waardoor ook bij een gerichte keuze voor spreiding van luchtverkeer het transferverkeer op Schiphol zal dienen te blijven.

Ad c. Beperkt herstelvermogen

Door de schaarste op Schiphol en de beperkte mogelijkheden voor groei op de luchthaven – ingegeven door zowel fysieke als maatschappelijke begrenzingen – staat er druk op het behoud en de verdere ontwik-

[9] Actieagenda Schiphol (2016)

keling van het netwerk van verbindingen. Onderzoeksresultaten van SEO (2015) geven weer dat indien de hub-operatie van Schiphol zou komen te vervallen een groot deel van het verbindingennetwerk zal verdwijnen.[10] Het verdwijnen van de hub-operatie op andere luchthavens is in het verleden niet denkbeeldig gebleken.[11] Uit onderzoek met een wereldwijde analyse van luchthavens waar «de-hubbing» heeft plaatsgevonden blijkt dat 5 jaar na het wegvallen van de hubfunctie de stoelcapaciteit vanaf deze luchthavens gemiddeld nog altijd 20% beneden het niveau van vóór de-hubbing ligt.[12] De hubfunctie van Schiphol is derhalve geen vanzelfsprekendheid. Schiphol is een van de belangrijkste hubs van Europa; druk op de ontwikkeling van de huboperatie kan, gezien het extensieve wereldwijde netwerk van bestemmingen vanaf Schiphol, daardoor niet alleen de mondiale connectiviteit van Nederland negatief beïnvloeden, maar van de Europese Unie als geheel.

6. Pakket aan maatregelen

Politiek en maatschappelijk draagvlak en de technische mogelijkheid van groeiruimte – van circa 440.000 naar 500.000 – is in het afgelopen decennium tot stand gekomen als onderdeel van een totaalpakket aan maatregelen dat beschouwd kan worden als de invulling van de «balanced approach» zoals bedoeld in EU verordening 598/2014. Dit betekent dat er vorm en inhoud gegeven wordt aan de verdere ontwikkeling van Schiphol, waarbij een balans bestaat tussen groei van de sector en leefbaarheid en veiligheid in de omgeving. Deze maatregelen vinden hun oorsprong in het Aldersakkoord uit 2008 en zijn herbevestigd in de Luchtvaartnota (2009), Actieagenda Schiphol (2016) en het Regeerakkoord (2017). De maatregelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen in onderlinge samenhang te worden uitgevoerd. Dit pakket aan maatregelen is overeengekomen tussen de betrokken partijen bestaande uit vertegenwoordigers namens de bewoners, de sector, koepelorganisaties en overheden.

Reeds geïmplementeerde maatregelen bestaan onder meer uit een nieuw normen- en handhavingsstelsel dat minder complex en meer inzichtelijk is en dat bescherming biedt aan de bewoners in de omgeving van Schiphol. Er wordt ook gewerkt met een operationeel concept dat als kenmerk een strikt geluidspreferentieel baangebruik heeft. Bovendien zijn er omgevingsvriendelijkere vliegprocedures en vaste vliegroutes geïmplementeerd. Verder zijn grote investeringen gedaan in hinderbeperking en versterking van de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol.

Tot slot is van belang dat ten behoeve van de versterking van de netwerkkwaliteit van de luchthaven Schiphol extra regionale capaciteit gecreëerd is voor Lelystad Airport (45.000 vliegtuigbewegingen) en voor Eindhoven Airport (extra capaciteit van 25.000 vliegtuigbewegingen).

Aangezien de grens van 500.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2018 is bereikt, is het noodzakelijk het geïdentificeerde pakket aan maatregelen – gebaseerd op het Aldersakkoord uit 2008 – verder te implementeren en door te ontwikkelen. Dit wordt langs een aantal lijnen vormgegeven, te weten:

a. Langetermijnvisie luchtvaart (Luchtvaartnota 2020–2050).

b. Veiligheidsmaatregelen (o.a. implementatie van aanbevelingen van de OVV).

c. Luchtruimmaatregelen (o.a. luchtruimherziening).

---

[10] Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol. SEO-report 2015-22, SEO (2015)

[11] Capacity demand at Schiphol Airport in 2023 (SEO, 2018)

[12] Economisch belang van de hub-functie van Schiphol. SEO-report 2015-22, SEO (2015)

d. Operationele maatregelen (o.a. efficiënter gebruik van start- en landingsbanen).
e. Hinderbeperkende maatregelen (o.a. door geluidswinst voor de helft te doen toekomen aan de omgeving).
f. Duurzaamheidsmaatregelen (o.a. via tarieven, heffingen en subsidies).
g. Selectiviteitsmaatregelen (o.a. via een verkeersverdelingsregel).

7. Selectiviteitsbeleid

De luchtvaart kent onderscheiden deelmarkten (zoals met name het transferverkeer en het punt-tot-punt-verkeer). Elk van die deelmarkten heeft zijn eigen operationele randvoorwaarden en faciliteiten om te kunnen functioneren. Vanwege de fysieke vereisten (zoals baanlengte) en logistieke vereisten (overstapmogelijkheid, maar ook bagagesysteem) kan het intercontinentale verkeer – met het daarbij behorende transferverkeer – in Nederland alleen afgewikkeld worden op Schiphol.

Deze voor de Nederlandse en Europese economie cruciale deelmarkt staat als gevolg van schaarste op Schiphol onder druk. De enige mogelijkheid om aan de verschillende deelmarkten capaciteitsruimte te bieden is om – in lijn met het externe luchtvaartbeleid van de EU – de bestaande schaarse capaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten en extra capaciteit elders te creëren ten behoeve van een selectieve verdeling van verkeer. Dit wordt ook wel het selectiviteitsbeleid genoemd. Daarom is er voor het verkeer dat niet per se gebonden is aan de randvoorwaarden en faciliteiten van Schiphol – hierbij valt te denken aan het verkeer dat uitgevoerd wordt met vliegtuigen met één gangpad (zogenaamde narrow body vliegtuigen) en zonder transferpassagiers – de voorbije jaren extra regionale capaciteit gecreëerd.

Onlosmakelijk onderdeel van de afspraken die in 2008 zijn gemaakt over de ontwikkeling van Schiphol is de afspraak dat Lelystad Airport wordt ontwikkeld als overloopluchthaven met een maximale capaciteit van 45.000 vliegtuigbewegingen. Lelystad Airport zal open zijn tussen 06:00 en 23:00 uur lokale tijd, met een extensieregeling tot 24:00 uur. Er is op deze luchthaven geen infrastructuur voor de afhandeling van vrachtvluchten. Lelystad Airport zal ook geen zogenaamde «widebody» vliegtuigen kunnen accommoderen, noch zullen vluchten vanuit bestemmingen waarvoor een 100% grenscontrole geldt op de luchthaven uitgevoerd kunnen worden.
Het ondernemingsplan van Lelystad Airport[13] voorziet in een groeipad naar 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, met een evaluatie bij 25.000.
Daarnaast is de eerste jaren de capaciteit beperkt tot 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer. Dit maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar is een gevolg van de beperkingen in het huidige luchtruim. Het verruimen van de Nederlandse luchtruimcapaciteit wordt gerealiseerd in de integrale luchtruimherziening. In het ondernemingsplan van Lelystad Airport wordt in het basisscenario ervan uitgegaan dat het aantal van 25.000 vliegtuigbewegingen in 2033 en het aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen in 2043 wordt bereikt.

Ook is een additionele capaciteit van 25.000 vliegtuigbewegingen voor Eindhoven Airport afgesproken. Deze capaciteit is op Eindhoven Airport inmiddels bijna volledig in gebruik genomen. Op de luchthavens Maastricht Aachen Airport en Groningen Eelde Airport is nog enige ruimte beschikbaar voor het accommoderen van marktvraag naar groot handelsverkeer. Over de vraag of en zo ja onder welke voorwaarden na

[13] Bijlage bij Kamerstukken 2013/14, 31 936, nr. 193.

2020 aanvullende capaciteit voor groot handelsverkeer op de luchthavens Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport beschikbaar komt, zal worden besloten in het kader van de Luchtvaartnota 2020–2050.

Het stimuleringsbeleid van de Schiphol Group dient er voor te zorgen dat passagiersvluchten met punt-tot-punt-bestemmingen afkomstig van Schiphol gebruik gaan maken van de regionale luchthavens door middel van een aantrekkelijk productaanbod en goede voorzieningen en faciliteiten. Eindhoven Airport kan niet aan de juridische vereisten (bediening van dezelfde agglomeratie en bereikbaarheid binnen een bepaald tijdsbestek) voldoen om met Schiphol een verkeersverdelingssysteem te vormen. Daarmee is alleen Lelystad Airport een alternatief als overloopluchthaven van Schiphol. De afgelopen vijf jaar is bovendien gebleken dat het stimuleringsbeleid van de Schiphol Group onvoldoende effectief is gebleken om niet-transferverkeer van Schiphol te verplaatsen naar Eindhoven. De extra capaciteit op Eindhoven Airport is grotendeels in gebruik genomen voor vluchten die niet zijn overgeplaatst vanaf Schiphol. Dit is enerzijds het gevolg van de grote marktvraag naar vliegverkeer waardoor extra capaciteit op Eindhoven Airport snel is geabsorbeerd door luchtvaartmaatschappijen om extra vluchten uit te voeren en anderzijds doordat marktpartijen onvoldoende prikkel hebben gevoeld om hun waardevolle historische slots op Schiphol uit eigen beweging terug te geven aan de slotcoördinator. Er was daarbij ook onvoldoende prikkel om zuinig te zijn met de capaciteit op Schiphol en om deze in te zetten voor transferverkeer omdat er destijds volop groeiruimte op Schiphol was. Vanwege het bereiken van het plafond op Schiphol is dit nu anders. Voor Lelystad Airport geldt dat de luchthaven expliciet wordt ontwikkeld om Schiphol te ontlasten van passagiersverkeer dat niet strikt gebonden is aan laatstgenoemde luchthaven.

8. Verkeersverdelingsregel

Tegen bovengeschetste achtergrond is de inzet van een verkeersverdelingsregel tussen Schiphol en Lelystad Airport van belang om te waarborgen dat Lelystad Airport daadwerkelijk wordt benut als overloopluchthaven van Schiphol. Dat is immers de reden dat Lelystad Airport wordt omgebouwd tot luchthaven voor handelsverkeer. De verkeersverdelingsregel is een van de instrumenten van het totaalpakket aan maatregelen om effectief invulling te kunnen geven aan het selectiviteitsbeleid.

Een verkeersverdelingsregel beoogt in zijn algemeenheid vliegverkeer te verdelen tussen twee of meer vliegvelden die dezelfde agglomeratie bedienen. Voor het specifieke geval van verdeling van vluchten tussen Schiphol en Lelystad Airport bestaat deze regel uit de volgende twee elementen:

1. de capaciteit op Lelystad Airport wordt tot 25.000 slots met prioriteit beschikbaar gesteld voor verkeer afkomstig van Schiphol. Binnen drie jaar zal een evaluatie van de werking van de verkeersverdelingsregel plaatsvinden. Op basis hiervan en na akkoord van de Europese Commissie zullen ook de slots tussen 10.000 en 25.000 op Lelystad Airport met prioriteit beschikbaar komen voor verkeer dat afkomstig is van Schiphol;
2. de vrijgekomen capaciteit op Schiphol, als gevolg van de regel, wordt exclusief beschikbaar gesteld voor transferverkeer.

Hiermee draagt de verkeersverdelingsregel bij aan de specialisatie van de beide luchthavens in het accommoderen van deelmarkten.

Lelystad Airport fungeert als «overloopluchthaven» van Schiphol en accommodeert punt-tot-punt-verkeer – dat het minst en niet per definitie met Schiphol is verweven en de hubfunctie niet ondersteunt – afkomstig

van Schiphol, zodat op Schiphol ruimte ontstaat voor het verkeer dat het meest bijdraagt aan de (inter)continentale connectiviteit.

Bovendien versterkt de verkeersverdelingsregel de hubfunctie van Schiphol door op laatstgenoemde luchthaven zoveel mogelijk capaciteit beschikbaar te stellen voor het transferverkeer.

Na intensief overleg tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en belanghebbende partijen is een verkeersverdelingsregel opgesteld met de volgende onderdelen:

– De verkeersverdelingsregel gaat uit van Lelystad Airport als overloopluchthaven van Schiphol, maar dwingt luchtvaartmaatschappijen niet om van Schiphol te vertrekken. Hiermee laat de verkeersverdelingsregel ruimte voor een eigen afweging van luchtvaartmaatschappijen.

– De verkeersverdelingsregel gaat uit van Lelystad Airport als een slotgecoördineerde luchthaven, waarmee de Europese slotverordening[14] zal gelden.

– De capaciteit op Lelystad Airport wordt tot 25.000 slots met prioriteit beschikbaar gesteld voor verkeer afkomstig van Schiphol. Binnen drie jaar zal een evaluatie van de werking van de verkeersverdelingsregel plaatsvinden. Op basis hiervan en na akkoord van de Europese Commissie zullen ook de slots tussen 10.000 en 25.000 op Lelystad Airport met prioriteit beschikbaar komen voor verkeer dat afkomstig is van Schiphol;

– Een evaluatie van de werking van de verkeersverdelingsregel zal binnen drie jaar na inwerkingtreding plaatsvinden. Deze evaluatie dient aan de Tweede Kamer en de Europese Commissie te rapporteren over de effectiviteit, impact en proportionaliteit van de verkeersverdelingsregel in de praktijk. Het rapport zal tevens de resultaten van een consultatie over eerdergenoemde onderdelen bevatten. Hierbij zal speciale aandacht uitgaan naar de beschikbare marktcapaciteit en de mogelijkheid voor nieuwe toetreders om de Nederlandse luchtvaartmarkt te betreden en Lelystad Airport en Schiphol in het bijzonder.

– Zonder afbreuk te doen aan de slotverordening zal een luchtvaartmaatschappij prioriteit krijgen om slots op Lelystad Airport te gebruiken voor zover de betreffende luchtvaartmaatschappij historische slots op Schiphol heeft overgedragen aan een andere maatschappij of aan de slotcoördinator of als de betreffende luchtvaartmaatschappij voortaan historische slots op Schiphol gebruikt voor transfervluchten.

– De onder de verkeersverdelingsregel vrijkomende capaciteit op Schiphol zal exclusief beschikbaar worden gesteld aan transferverkeer.

– Voor Lelystad Airport zal geen bestemmingenlijst worden gehanteerd.

– De verkeersverdelingsregel bevat een anti-misbruikclausule die bepaalt dat bij de handhaving van de VVR zal worden gekeken naar het aantal slots dat op Schiphol wordt opgegeven of omgevormd voor het verkrijgen van voorrang op Lelystad Airport, waarbij het aantal transfervluchten op Schiphol met hetzelfde aantal moet toenemen. Ook moet het aandeel transfervluchten op Schiphol per luchtvaartmaatschappij ten minste gelijk blijven.

Het is van belang om te benadrukken dat de verkeersverdelingsregel luchtvaartmaatschappijen niet dwingt om vluchten te verplaatsen vanaf Schiphol. De verkeersverdelingsregel creëert de juridische randvoorwaarden, maar het is aan de markt om hier invulling aan te geven door middel van stimuleringsbeleid. Vrijwilligheid en marktconformiteit blijven hiermee zoveel als mogelijk gehandhaafd.

---

[14] Verordening (EEG) Nr. 95/93

Wat betreft nieuwe toetreders tot Lelystad Airport werkt het voorrangsprincipe in de verkeersverdelingsregel aanvullend op de bepalingen in de slotverordening en vervangt deze niet en gaat er ook niet tegenin. Aanvullend op de regels uit de slotverordening, wordt bij de toekenning van slots, ook in het geval van nieuwe toetreders, prioriteit gegeven aan een luchtvaartmaatschappij die historische slots op luchthaven Schiphol overdraagt of voortaan gebruikt voor transfervluchten. De voorrangsregel respecteert hiermee de elementen van de slotverordening. In dit verband wordt verwezen naar artikel 10, lid 6, van de slotverordening. Volgens die bepaling is de daarin vastgestelde prioriteit ten gunste van nieuwe gegadigden op een gecoördineerde luchthaven «onverminderd artikel 8, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92». Artikel 8, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92 is vervangen door artikel 19, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1008/2008, dat de huidige rechtsgrondslag vormt voor de vaststelling (en beoordeling door de Commissie) van verkeersverdelingsregels. Bijgevolg kan prioriteit worden gegeven in het kader van de verkeersverdeling zoals vastgesteld in artikel 19, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1008/2008, mits die beperkt blijft tot wat strikt noodzakelijk is voor het verwezenlijken van de doelstelling van de verkeersverdelingsregels in kwestie.[15]

Indien de verkeersverdelingsregel niet wordt ingezet om capaciteit te creëren voor transferverkeer op Schiphol bestaat het risico dat de ontwikkeling van deze belangrijke deelmarkt stopt en dat daarmee aan internationaal concurrerend vermogen wordt ingeboet. Dit zou haaks staan op de doelstellingen van het nationale en Europese luchtvaartbeleid. De enige manier om op een proportionele wijze ruimte voor deze deelmarkt te scheppen, is het op een non-discriminatoire wijze bestemmen van de schaarse capaciteit van Schiphol voor aanbieders van vervoer binnen het (inter)continentale verbindingennetwerk. Dit zal gebeuren in combinatie met mitigatie van de nadelen voor het verkeer dat ruimte moet maken door voor dit laatstgenoemde verkeer ruimte te scheppen op de regionale velden, aangezien dit type verkeer – in tegenstelling tot het transferverkeer – fysiek en logistiek ook vanaf deze vliegvelden kan opereren.

9. Noodzaak tot overheidsingrijpen

Een formele overheidsmaatregel is vereist. De capaciteit van Lelystad Airport zou zonder de formele overheidsmaatregel immers op gelijke wijze beschikbaar zijn voor een ieder en daarmee ook op gelijke wijze voor verkeer dat niet afkomstig is van Schiphol. Dan dreigt eenzelfde scenario zich te voltrekken als voor Eindhoven Airport het geval was. Namelijk, dat er voornamelijk sprake is van zogeheten autonome groei en de luchthaven geen bijdrage levert aan het selectiviteitsbeleid.

Aan de zijde van Schiphol geldt hetzelfde. Indien niet een formele overheidsmaatregel voorziet in een zeker gebruik van de capaciteit die vrijvalt ten gevolge van een beweging naar Lelystad Airport, is de exploitant niet bij machte om dit gebruik voor te schrijven. Gevolg hiervan zou zijn dat de vrijgevallen capaciteit op Schiphol benut zou kunnen worden door verkeer dat niet bijdraagt aan de hubfunctie van Schiphol. Dit staat haaks op het selectiviteitsbeleid.

---

[15] Zie ook uitvoeringsbesluit (EU) 2019/1585 van de Commissie van 24 september 2019 betreffende de vaststelling van regels voor de verdeling van luchtverkeer tussen de luchthavens Amsterdam Schiphol en Amsterdam Lelystad overeenkomstig artikel 19 van de Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad, PbEU 2019, L 246, para. 94 e.v.

10. Verhouding tot Europees recht

Het uitgangspunt van het Europese recht is vrije toegang tot de markt. Dat wil zeggen dat luchtvaartmaatschappijen in beginsel zelf moeten kunnen kiezen op welke luchthaven ze hun diensten aanbieden. Dit beginsel is ook tot uitdrukking gebracht in verordening nr. 1008/2008 (hierna: de verordening).

De verordening biedt echter eveneens ruimte voor lidstaten om de verdeling van luchtverkeer tussen luchthavens te regelen. Daarbij staat het een lidstaat vrij om een actief luchthavenbeleid te voeren, waarbij rekening mag worden gehouden met een grote verscheidenheid aan factoren die volgens de bevoegde autoriteiten prioriteit verdienen. Het versterken van de (inter)continentale knooppuntfunctie van Schiphol is een gerechtvaardigde doelstelling.

Desalniettemin moet de verkeersverdelingsregel voldoen aan de vereisten zoals die in artikel 19 van de verordening zijn neergelegd. Naast de materiële eisen geldt als formeel vereiste dat de Europese Commissie in kennis wordt gesteld van een voornemen tot het instellen van een verkeersverdelingsregel. De Europese Commissie toetst of aan de voorwaarden van artikel 19 van de verordening is voldaan en besluit, als dat het geval is, tot goedkeuring. De Europese Commissie heeft deze goedkeuring op 24 september 2019 verleend. In haar besluit onderschrijft de Eurpoese Commissie dat is voldaan aan de voorwaarden onder artikel 19 van de verordening.[16] In het navolgende worden deze vereisten afzonderlijk besproken.

Raadpleging

Het eerste ontwerp van de verkeersverdelingsregel is openbaar gemaakt door middel van een internetconsultatie in de periode van 8 november 2017 tot en met 6 december 2017, gevolgd door een nieuwe internetconsultatie van het onderhavige voorstel tussen 17 januari en 7 februari 2019. Alle belanghebbende partijen zijn hierop geattendeerd en hun is gevraagd om op deze openbare consultatie te reageren. Het was mogelijk voor belanghebbenden om hun reactie openbaar of besloten in te dienen. Onder meer luchtvaartmaatschappijen en luchthavens hebben van deze gelegenheid gebruik gemaakt.

Consultatie november–december 2017

De voornaamste zorgen met betrekking tot de verkeersverdelingsregel die uit de consultatie eind 2017 naar voren zijn gekomen betreffen: 1) de proportionaliteit van de verkeersverdelingsregel in relatie tot de beperkte capaciteit op Lelystad Airport waardoor de commerciële kansen van luchtvaartmaatschappijen te veel zouden worden beperkt 2) het mogelijk discriminatoire effect van de verkeersverdelingsregel ten aanzien van het type verkeer en de identiteit van de luchtvaartmaatschappij en 3) inbreuk op de vrije marktwerking.

---

[16] Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/1585 van de Commissie van 24 september 2019 betreffende de vaststelling van regels voor de verdeling van luchtverkeer tussen de luchthavens Amsterdam Schiphol en Amsterdam Lelystad overeenkomstig artikel 19 van de Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad, PbEU 2019, L 246, para. 61 e.v.

Consultatie januari–februari 2019

Tijdens de publieke consultatie van het nu voorliggende ontwerp van de verkeersverdelingsregel hebben partijen haar input gegeven op het herziene ontwerp van de regel. Op basis van deze input zijn diverse aanpassingen doorgevoerd in de verkeersverdelingsregel om daarmee tegemoet te komen aan de wensen van partijen.

Dit resulteerde in de volgende aanpassingen en verduidelijkingen:

• De toevoeging van een antimisbruikbepaling (toegelicht in onderdeel 8).

• Vluchten vanaf bepaalde bestemmingen vereisen een 100%-grenscontrole bij aankomst in Nederland. Dit zijn zogenoemde «risicovluchten» en worden aangewezen door de minister van Justitie en Veiligheid. Het is ook in de Nederlandse wetgeving bepaald dat de vluchten vanaf deze bestemmingen op Schiphol moeten worden geaccommodeerd. Daarom kunnen vluchten naar deze bestemmingen ook worden aangeboden op de vrijgevallen slots op Schiphol (ook als deze bestemmingen de drempel van 10% niet halen). Voor een afwijkingsmogelijkheid voor dergelijke vluchten is voorzien in het besluit en wordt verder nader uitgewerkt in de regeling.

• Verduidelijkt is dat luchtvaartmaatschappijen om het transfergehalte van een nieuwe bestemming aan te tonen, kunnen volstaan met informatie die betrekking heeft op de luchtvaartmaatschappij zelf (in plaats van het gebruik van alle maatschappijen gezamenlijk).

Randvoorwaarden aan de luchthavens

De verordening stelt een aantal eisen aan de luchthavens waartussen verkeer wordt verdeeld:

a. de luchthavens bedienen dezelfde stad of agglomeratie;

b. de luchthavens worden bediend door adequate vervoersinfrastructuur die, voor zover mogelijk, een directe verbinding verschaft waardoor de luchthaven binnen negentig minuten kan worden bereikt;

c. de luchthavens zijn via frequent, betrouwbaar en efficiënt openbaar vervoer verbonden met elkaar en met de stad of agglomeratie die ze bedienen;

d. de luchthavens bieden de luchtvaartmaatschappijen de nodige diensten en doen niet onnodig afbreuk aan hun commerciële kansen.

Bereikbaarheid en infrastructuur

Voor wat betreft de eisen aan de ligging en de bereikbaarheid geldt dat de luchthavens Schiphol en Lelystad Airport beiden Amsterdam en de Randstad bedienen. Via de snelweg (A6) bedraagt de afstand vanuit Amsterdam naar Lelystad Airport 57 kilometer. Die afstand kan ruimschoots worden overbrugd binnen het in de verordening gestelde maximum van negentig minuten. Lelystad Airport en Schiphol zijn voorts zowel met elkaar als met Amsterdam verbonden door middel van het openbaar vervoer. De reisduur per trein tussen Lelystad Centraal Station en Amsterdam Centraal Station bedraagt 38 minuten en tussen Lelystad Centraal Station en Schiphol 42 minuten. De reisduur van de busverbinding tussen Lelystad Centraal Station en Lelystad Airport bedraagt 15 minuten. De reisduur van de shuttlebusverbinding tussen Lelystad Centraal station en de luchthaven – die er zal zijn bij de opening van Lelystad Airport – bedraagt 10 minuten. De geplande frequentie is dat deze shuttlebus ieder half uur zal rijden.

In dit verband kan er tevens op gewezen worden dat reeds het besluit is genomen om vanaf 2021 de snelweg (A6) naar Lelystad Airport te verbreden van twee naar drie rijstroken en een afslag voor de luchthaven toe te voegen[17].

Lelystad Airport zal in overleg treden met openbaar vervoermaatschappijen, Schiphol en eventueel luchtvaartmaatschappijen om te waarborgen dat de luchthaven per openbaar vervoer bereikbaar is om de eerste vlucht op een dag te halen. Het ministerie van Infrastructuur zal hierbij helpen. In ieder geval zullen bij de opening van Lelystad Airport voor handelsverkeer en de inwerkingtreding van de verkeersverdelingsregel adequate infrastructuur en verbindingen aanwezig zijn zodat passagiers zowel met het openbaar als met eigen vervoer het vliegveld tijdig voor de eerste vertrekkende vlucht kunnen bereiken.

De nodige diensten

Eveneens is essentieel dat de luchthavens de nodige diensten aanbieden. Op Lelystad Airport wordt voorzien in luchtverkeersleiding door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), grondafhandeling en passagiersafhandeling.

De baanlengte bedraagt 2.700 meter (inclusief Runway End Safety Area). Hiervan is op grond van het Luchthavenbesluit Lelystad voor het starten van vliegtuigen (take-off runway) 2.400 meter beschikbaar en voor landingen (landing runway) 2.100 meter. Daarbij is deze baan 45 meter breed. Daarmee is de luchthaven geschikt voor het afhandelen van ICAO/EASA CAT C traffic, en in het bijzonder vliegtuigen zoals de Boeing 737, Airbus A320 en A321. Ook zijn voor de genoemde luchtvaartuigen vier standplaatsen beschikbaar. Hierdoor is het mogelijk voor luchtvaartmaatschappijen om hun luchtdiensten vanaf Lelystad Airport aan te bieden. Lelystad Airport zal niet open zijn voor nachtvluchten. Er zal geen operatie zijn met vrachtvluchten en langeafstand intercontinentale vluchten door zogenoemde «wide body» vliegtuigen aangezien Lelystad Airport hiervoor geen faciliteiten heeft. Ook vluchten waarvoor 100% douanecontrole is vereist bij aankomst in Nederland zullen niet op Lelystad Airport kunnen worden afgehandeld.

Geen onnodige afbreuk aan commerciële kansen

In de eerste plaats is het voor luchtvaartmaatschappijen niet verplicht om hun operatie te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad Airport. Luchtvaartmaatschappijen kunnen zelf die afweging maken en bezien of het past binnen hun commerciële plannen.

Om de bedrijfsvoering van luchtvaartmaatschappijen niet onnodig te belemmeren, is – in tegenstelling tot hetgeen in een eerder ontwerp van de verkeersverdelingsregel was opgenomen – het toegestaan om vanaf Lelystad Airport alle bestemmingen te bedienen; er is op Lelystad geen (limitatieve) lijst van bestemmingen. Een maatschappij mag vanaf luchthaven Lelystad naar iedere bestemming vliegen. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van de gehele openingstijd van luchthaven Lelystad Airport. Dat betreft de periode van 06.00 tot 23.00 uur lokale tijd met een extensiemogelijkheid tot 24:00 uur als dit nodig is vanwege onvoorziene omstandigheden.

[17] Kamerstukken II 2013/14, 31 936, nr. 190.

Hierboven is reeds toegelicht dat in de verkeersverdelingsregel de mogelijkheid is opgenomen voor luchtvaartmaatschappijen om nieuwe routes te ontwikkelen. Indien een luchtvaartmaatschappij kan aantonen dat vanaf Schiphol door die luchtvaartmaatschappij een (nieuwe) bestemming zal worden bediend door vluchten met ten minste 10% transferpassagiers, dan zal deze bestemming geacht worden onderdeel uit te maken van de lijst met transferbestemmingen. Hiermee worden de commerciële kansen van de luchtvaartmaatschappij gerespecteerd, zonder afbreuk te doen aan het doel van de maatregel.

Het selectiviteitsbeleid heeft vorm gekregen binnen de ruimte die lidstaten hebben om binnen de gestelde prioriteiten een actief planningsbeleid voor luchthavens te voeren. Gelet op de tekst in de verordening, die alleen betrekking heeft op *onnodige* afbreuk aan commerciële kansen, is de beperking daarmee verenigbaar. Voorts kan erop worden gewezen, zoals de Commissie in beschikkingen reeds uiteen heeft gezet, dat verkeersverdelingsregels altijd een zekere beperking van toegang tot de markt met zich mee zullen brengen.[18]

Ten aanzien van de nieuwe toetreders kan voorts worden vermeld dat de slotverordening, die zal gelden op Lelystad Airport vanaf de opening voor handelsverkeer, zekere waarborgen met zich meebrengt voor de positie van nieuwe gegadigden. Op basis van deze verkeersverdelingsregel worden eerst de regels van de slotverordening toegepast en bij gelijke prioriteit op basis van de slotverordening, wordt de prioriteit voor verkeer afkomstig van Schiphol toegepast.

Tot slot is vermeldenswaardig dat eventuele extra capaciteit die op Schiphol beschikbaar komt bovenop de 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar, hoewel de mogelijkheden daartoe zoals beschreven beperkt zijn, niet door de verkeersverdelingsregel wordt bestreken op het moment dat die capaciteit beschikbaar komt voor de markt. Aan het verkrijgen van deze capaciteit zit geen beperking, en ook hiervoor geldt dat de slotverordening voorziet in een positie voor nieuwe gegadigden. Wanneer die capaciteit eenmaal op de markt is, kan deze uiteraard wel worden gebruik door luchtvaartmaatschappijen om voorrang te krijgen op Lelystad Airport door een punt-tot-punt-vlucht op te geven of om te zetten in een transfervlucht. Op dat moment wordt ook die capaciteit bestreken door de verkeersverdelingsregel.
Ook capaciteit die anderszins beschikbaar komt, doordat maatschappijen hun positie opgeven zonder naar Lelystad Airport te gaan, is beschikbaar voor nieuwe toetreders. Over de breedte genomen is de toegang voor nieuwe toetreders tot de Nederlandse markt aldus geborgd.

Non-discriminatie

De verkeersverdelingsregel mag geen discriminatie tussen nationaliteit en identiteit van luchtvaartmaatschappijen of tussen bestemmingen inhouden.

Met betrekking tot de discriminatie tussen luchtvaartmaatschappijen geldt dat de voorgestelde verkeersverdelingsregel uitgaat van objectieve criteria, die niet zijn gerelateerd aan de identiteit of nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen. Met andere woorden: de criteria gelden gelijkelijk voor iedere luchtvaartmaatschappij, ongeacht diens nationaliteit of identiteit. Er zijn voorts geen (categorieën van) luchtvaartmaatschappijen uitgezonderd van de werking van deze regel.

---

[18] Zie bijvoorbeeld de beschikking van de Commissie van 14 maart 1995 (95/259/EG), L 162/25.

Daarmee is er in ieder geval geen sprake van een direct onderscheid. Zoals uit de beschikkingenpraktijk van de Commissie blijkt[19], is ook relevant of de verkeersverdelingsregel in de praktijk discriminerend werkt, met andere woorden: of er sprake is van indirecte discriminatie.

Ook dat is niet het geval. Het onderscheid wordt in de eerste plaats gemaakt op *bestemmingen*niveau op basis van het gemiddelde transferpercentage op vluchten naar een bestemming. Alle vluchten naar een bepaalde bestemming zullen worden aangemerkt als een punt-tot-puntvlucht of een transfervlucht, ongeacht de maatschappij die deze vlucht uitvoert. Dit betekent dat maatschappijen voor het bedienen van een bepaalde bestemming in een gelijke positie verkeren.

In de tweede plaats heeft de verkeersverdelingsregel voor wat betreft de beweging van luchthaven Schiphol naar luchthaven Lelystad Airport een vrijwillig karakter. Maatschappijen worden aldus niet gedwongen om hun operatie te verplaatsen. Dat is een eigen afweging voor partijen, waardoor ook op dit punt de verkeersverdelingsregel niet bepaalde maatschappijen gedwongen in een nadeliger positie brengt dan andere maatschappijen.

Ten aanzien van de bestemmingen geldt dat een onderscheid wordt gemaakt op basis van objectieve criteria die rechtstreeks gerelateerd zijn aan het behartigen van de hubfunctie van luchthaven Schiphol. Deze criteria worden op iedere bestemming op gelijke wijze toegepast. Dit wordt gedaan ter behartiging van een legitiem doel: de hubfunctie en netwerkkwaliteit van luchthaven Schiphol, waaraan eerder in deze brief uitvoerig aandacht is besteed. Voorts is van belang dat de verkeersverdelingsregel geen absoluut verbod inhoudt om bepaalde bestemmingen te bedienen vanaf luchthaven Schiphol. Iedere bestemming kan haar connectie met luchthaven Schiphol aldus behouden.

Dit onderscheid op basis van objectieve criteria houdt aldus geen discriminatie in.

Financiële gevolgen, administratieve lasten en nalevingskosten

Het Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad en de bijbehorende regeling zijn in een eerder stadium voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voor toetsing. De uit deze toetsing naar voren gekomen adviezen van het ATR zijn verwerkt in de documentatie met betrekking tot de verkeersverdelingsregel.

In 2018 waren er 25 luchtvaartmaatschappijen actief op Schiphol die op basis van de verkeersverdelingsregel in aanmerking zouden kunnen komen voor operatie vanaf Lelystad Airport (marktpartijen die in heel 2018 minder dan 10 vluchten hadden die eventueel op Lelystad zouden kunnen worden uitgevoerd, zijn niet meegeteld).

De ontwikkeling van de verplaatsing van punt-tot-punt-vluchten naar Lelystad Airport en van het transferverkeer op Schiphol zal zorgvuldig worden gemonitord. Bij het bereiken van 10.000 vliegbewegingen zal een evaluatie plaatsvinden van de werking van de verkeersverdelingsregel.

Er treden (regeldruk)kosten op voor vliegtuigmaatschappijen als zij vrijwillig gebruik maken van de mogelijkheden van Lelystad Airport onder de werking van de verkeersverdelingsregel. De regeldrukeffecten die aan de orde zijn, betreffen onder andere de informatieverplichting van de luchtvaartmaatschappij aan de minister van IenW om kenbaar te maken hoe gebruik is gemaakt van vrijgevallen slots op Schiphol. Ook dienen luchtvaartmaatschappijen die slots opgeven op Schiphol en zich

[19] Zie bijvoorbeeld overweging 49 uit de Beschikking van de Commissie van 21 december 2000 (2001/163/EG), L 58/29.

verplaatsen naar Lelystad Airport aan de partij aan wie zij het slot overdragen aan te geven dat dit een verkeersverdelingsregel slot betreft. Naar verwachting zal dit circa 10 uur per deelnemende luchtvaartmaatschappij op jaarbasis kosten. Derhalve kunnen de kosten als «zeer beperkt» worden omschreven.

Toezicht en handhaving

Op grond van artikel 11.15 van de Wet luchtvaart is de minister bevoegd tot het opleggen van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens de wet gestelde verplichtingen.

De Algemene wet bestuursrecht maakt het mogelijk dat eveneens een last onder dwangsom wordt opgelegd. Indien wordt geconstateerd dat een vlucht is uitgevoerd in strijd met de verkeersverdelingsregel, kan een last onder dwangsom worden opgelegd waarin wordt bepaald dat bij iedere daaropvolgende overtreding een nader te betalen bedrag wordt verbeurd. Bij het opleggen van de dwangsom zal worden afgewogen wat een passende hoogte is.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft aangegeven dat het besluit uitvoerbaar en handhaafbaar is, onder voorbehoud van voldoende personele capaciteit. In verband met de wijziging van de antimisbruikbepaling (zie onder 8) zal een proefcasus worden uitgevoerd op basis waarvan de ILT mogelijk aanvullende voorwaarden/maatregelen opstelt in het kader van het uitvoeren van haar handhavingsplicht.

Advies en consultatie

Zoals reeds toegelicht, is het eerste ontwerpbesluit openbaar gemaakt door middel van internetconsultatie in de periode 8 november tot en met 6 december 2017, waarbij het meest recente ontwerp van de verkeersverdelingsregel openbaar geconsulteerd is tussen 17 januari en 7 februari 2019.

Inwerkingtreding

Voor de inwerkingtreding wordt verwezen naar het artikelsgewijze deel van de toelichting.

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 spiegelbeeld.

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 het eerste lid van 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 geoormerkt. De luchtvaartmaatschappijen die deze slots verkrijgen, op welke wijze dan ook, mogen ze uitsluitend gebruiken voor dit type vluchten.

Artikel 3, tweede tot en met het vierde lid, bevat voorts een anti-misbruikclausule die bepaalt dat bij de handhaving van de verkeersverdelingsregel zal worden gekeken naar het aantal slots dat op Schiphol wordt opgegeven of omgevormd voor het verkrijgen van voorrang op

Lelystad Airport, waarbij het aantal transfervluchten op Schiphol met hetzelfde aantal moet toenemen. Ook moet het aandeel transfervluchten op Schiphol per luchtvaartmaatschappij ten minste gelijk blijven.

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, evenals het totaal aantal transfervluchten en het aandeel transfervluchten. Ook bepaalt dit artikel dat een luchtvaartmaatschappij die slots overdraagt Onze Minister en de slotcoördinator op de hoogte stelt over de slots die het betreft en de identiteit van de luchtvaartmaatschappij waaraan de slots worden ovegedragen. Dan kan, ook ten behoeve van de handhaving, worden bezien of de betreffende slots inderdaad uitsluitend zijn gebruikt ten behoeve van transfervluchten.

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,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga