

Doel en achtergrond van het wetsvoorstel

1. Wat is de aanleiding?

Beschrijf de aanleiding voor het maken van het voorstel (bv. het regeerakkoord, besluit van de bewindspersoon, EU-implementatie, toezegging aan de Tweede Kamer, verzoek uit de branche of onderzoeksrapport). Noem de vindplaats van de bron waaruit de aanleiding blijkt.

Dit wetsvoorstel geeft uitvoering aan het kabinetsbesluit van juni 2015 dat vluchten die vallen onder het zogeheten '100%-controleregime' niet mogen landen op regionale luchthavens, aangezien op deze luchthavens onvoldoende personele en materiële voorzieningen aanwezig zijn voor een robuuste, veilige en menswaardige controle op drugssmokkel. Het 100%-controleregime, dat sinds 2003 op Schiphol van kracht is, houdt in dat vluchten die een sterk verhoogd risico vormen om te worden gebruikt voor drugssmokkel ('risicovluchten') aan een intensieve (100%-)controle worden onderworpen. Het 100%-controleregime geldt voor intercontinentale vluchten afkomstig uit Curaçao, Aruba, Bonaire, Sint Maarten, Suriname en Venezuela. Het gaat daarbij om 30 tot 35 vluchten per week met daarop tot 10.000 passagiers. Het wetsvoorstel geeft de ministers van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu de bevoegdheid om gezamenlijk te bepalen dat deze en andere intercontinentale 'risicovluchten' alleen mogen landen op luchthavens waar een 100%-controle mogelijk is. Na inwerkingtreding van dit wetsvoorstel zal worden bepaald dat vluchten die onder het 100%-controleregime vallen, uitsluitend mogen landen op de luchthaven Schiphol. Schiphol is op dit moment de enige luchthaven waarop de benodigde (controle)faciliteiten aanwezig zijn voor het afhandelen van vluchten die een 100%-controle behoeven.

De minister van Veiligheid en Justitie heeft, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, dit wetsvoorstel op 31 augustus 2015 aangekondigd in een [brief](#) aan de Tweede Kamer. Over de plannen voor dit wetsvoorstel is diezelfde dag ook een [persbericht](#) uitgebracht.

2. Wie zijn betrokken?

Geef aan welke groepen, organisaties, instanties, personen etc. geraakt worden door het voorstel, hoe deze betrokken zijn bij de totstandkoming van het voorstel (bijv. afstemming, consultatie, advisering) en waarom men betrokken is (bv. kennis van het probleem, betrokken bij uitvoering of handhaving, vertegenwoordiger doelgroep).

Dit wetsvoorstel heeft in de eerste plaats gevolgen voor (nationale en buitenlandse) luchtvaartmaatschappijen en voor Nederlandse luchthavens. Na inwerkingtreding van dit wetsvoorstel zal het luchtvaartmaatschappijen niet langer zijn toegestaan om vanaf Curaçao, Aruba, Bonaire, Sint Maarten, Suriname, Venezuela passagiersvluchten uit te voeren op regionale luchthavens in Nederland. Voor exploitanten van regionale luchthavens zal het wetsvoorstel tot gevolg hebben dat zij hun luchthaven niet langer mogen openstellen voor deze vluchten.

Bij de huidige stand van zaken zal dit wetsvoorstel overigens geen consequenties hebben voor de lopende bedrijfsactiviteiten van de regionale luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen die van deze luchthavens gebruik maken. Regionale luchthavens ontvangen op dit moment namelijk al geen vluchten uit Curaçao, Aruba, Bonaire, Sint Maarten, Suriname en Venezuela. Wel heeft het wetsvoorstel enige invloed op de toekomstige groei mogelijkheden van de regionale luchthavens. Intercontinentale vluchten die vallen onder het 100%-controleregime zullen na inwerkingtreding van dit wetsvoorstel immers alleen nog op Schiphol mogen landen. Deze invloed is echter gering. Slechts een klein deel van het intercontinentaal vliegverkeer naar Nederland valt onder het 100%-controleregime (momenteel betreft het omstreeks de 30 vluchten per week). Bovendien is Eindhoven Airport bij de huidige stand van zaken de enige luchthaven die deze vluchten daadwerkelijk zou kunnen ontvangen. Dit komt omdat onder het 100%-controleregime op dit moment alleen bepaalde intercontinentale vluchten vallen en Schiphol en Eindhoven Airport de enige luchthavens zijn waarop intercontinentale vluchten kunnen starten en landen.

Het wetsvoorstel is aan de volgende betrokken partijen en belangenorganisaties ter advies voorgelegd:

| Organisatie | Reden consultatie |
|--|-------------------|
| Koninklijke luchtvaartmaatschappij (KLM) | Betrokken partij |

| | |
|---|---|
| Amsterdam Airport Schiphol | Betrokken partij |
| Eindhoven Airport | Betrokken partij |
| Board of Airline Representatives In the Netherlands (BARIN) | Belangenorganisatie van op Nederland vliegende luchtvaartmaatschappijen |
| Schiphol Airline Operators Committee (SAOC) | Belangenorganisatie van op Schiphol vliegende luchtvaartmaatschappijen |
| Nederlandse Vereniging van Luchthavens | Belangenorganisatie |
| Openbaar Ministerie | Betrokken bij de handhaving |
| Koninklijke marechaussee | Betrokken bij de handhaving |
| Nationale politie | Betrokken bij de handhaving |

3. Wat is het probleem?

Beschrijf hier het probleem dat moet worden opgelost. Welke situatie wordt negatief gewaardeerd of is voor vatbaar voor verbetering?

Intercontinentale vluchten op regionale luchthavens zijn een nieuwe ontwikkeling die ten tijde van de instelling van het 100%-controleregime op Schiphol nog niet was voorzien. Recente ontwikkelingen – de uiteindelijk verlaten plannen van luchtvaartmaatschappij TUI Airlines om een tweewekelijkse luchtverbinding op te zetten tussen Aruba/Curaçao en Eindhoven Airport – hebben laten zien dat intercontinentale vluchten op regionale luchthavens niet langer een ondenkbeeldig scenario is. Deze ontwikkeling stelt de regering voor de vraag of op de regionale luchthavens ook een 100%-controleregime moet worden ingesteld.

De regering beantwoordt deze vraag vooralsnog negatief. Voorop wordt gesteld dat risicovluchten altijd aan een 100%-controle moeten worden onderworpen. Zouden vluchten die vallen onder het 100%-controleregime op Schiphol wel aan een 100%-controle worden onderworpen, maar op regionale luchthavens niet, dan moet ernstig worden gevreesd dat deze luchthavens zullen verworden tot 'doorvoerhavens' van verdovende middelen, met alle gevolgen van dien. Dat scenario wil de regering ten allen tijde voorkomen. Tegelijkertijd moeten de hoge kosten die zijn verbonden aan de instelling van een 100%-controleregime in ogenschouw worden genomen. De regering wil voorkomen dat zij genoodzaakt wordt omvangrijke investeringen te doen voor het opzetten van een 100%-controle op luchthavens die op jaarbasis geen of slechts een gering aantal vluchten ontvangen waarvoor dit type controle benodigd is.

Bij de huidige stand van zaken acht de regering het stellen van een gebod, inhoudende dat vluchten die onder het 100%-controleregime vallen uitsluitend mogen landen op Schiphol, vanuit een oogpunt van kosteneffectiviteit gerechtvaardigd. Deze maatregel waarborgt dat vluchten die onder het 100%-controleregime vallen aan de benodigde 100%-controle worden onderworpen, zonder dat de overheid genoodzaakt wordt een disproportionele investering te plegen voor het opzetten van 100%-controles op de regionale luchthavens. Het spreekt voor zich dat de keuze om de regionale luchthavens vooralsnog niet uit te rusten met faciliteiten ten behoeve van een 100%-controle op een later moment, als de omstandigheden daartoe aanleiding geven, kan worden heroverwogen.

4. Wat is het doel?

Beschrijf het beleidsdoel/de beleidsdoelen. Formuleer doelen waar mogelijk SMART: Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden.

Het voorkomen dat vluchten die vallen onder het 100%-controleregime worden uitgevoerd op luchthavens waarop onvoldoende personele en materiële voorzieningen aanwezig zijn voor een robuuste, veilige en menswaardige controle op drugsmokkel.

5. Wat rechtvaardigt de overheidsinterventie?

Geef aan welk publiek belang in het geding is en waarom ingrijpen door de rijksoverheid noodzakelijk is. Wat gebeurt er bij niets doen/ongewijzigd beleid (nuloptie)?

Het wetsvoorstel dient het publieke belang van de rechtshandhaving en de bestrijding van drugsmokkel. Deze belangen vergt dat vluchten die vallen onder het 100%-controleregime op de luchthaven van aankomst altijd aan de vereiste 100%-controle worden onderworpen.

6. Wat is het beste instrument?

Geef aan met welk(e) beleidsinstrument(en) het beoogde doel kan worden gerealiseerd en waarom het gekozen instrument – alles afgewogen – de voorkeur geniet. Vermeld de in de afweging betrokken overwegingen omtrent effectiviteit, doelmatigheid, rechtmatigheid, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid.

De Luchtvaartwet bevat op dit moment nog geen wettelijke grondslag voor het vaststellen van een gebod, inhoudende dat vluchten die onder het 100%-controleregime vallen, uitsluitend mogen landen op daartoe aangewezen luchthavens. Uitvoering van het kabinetsbesluit van juni 2015 vergt daarom wetswijziging.

7. Wat zijn de (neven)gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Beschrijf hier de (neven)gevolgen van het voorstel voor burgers, bedrijven, overheid en milieu. Denk bij gevolgen voor burgers en bedrijven bijv. aan administratieve lasten, toezichtlasten en nalevingskosten en bij bedrijven ook aan markteffecten en concurrentiepositie. Denk bij gevolgen voor de overheid bijv. aan budgettaire gevolgen voor de rijksbegroting, gevolgen voor bezwaar en beroep, toezicht, rechtspraak rechtsbijstand etc.. Gevolgen moeten zo veel mogelijk worden gekwantificeerd (bijv. om hoeveel burgers gaat het, wat zijn de verwachte kosten etc.).

Het onderhavige wetsvoorstel heeft geen gevolgen voor de regeldruk. Het wetsvoorstel creëert om te beginnen geen extra administratieve lasten of financiële kosten. In het wetsvoorstel zijn geen informatieverplichtingen opgenomen of verplichtingen tot het betalen van leges en dergelijke. Ook leidt het wetsvoorstel niet tot inhoudelijke nalevingskosten.