

## TOELICHTING

### **Inleiding**

Deze regeling is een onderdeel van de verkeersverdelingsregel. Er wordt een nadere invulling gegeven aan de regels die daarover zijn gesteld in het Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad.

In deze regeling wordt op basis van een gekozen drempelwaarde voor het transferpercentage geregeld welke vluchten als transfervluchten worden aangemerkt en welke als punt-tot-punt-vluchten worden aangewezen.

### **Transfervluchten**

Voor het aanwijzen van transfervluchten wordt aansluiting gezocht bij de bestemming. Alle vluchten naar bestemmingen die zijn weergegeven in bijlage 1 bij de regeling, worden aangemerkt als een transfervlucht.

In bijlage 1 worden ingevolge deze regeling bestemmingen opgenomen indien wordt voldaan aan de volgende twee vereisten:

- a. een gemiddeld transferpercentage van alle vluchten vanaf luchthaven Schiphol van ten minste 10%, gemeten over de vijf kalenderjaren voorafgaand aan de publicatie van de aanwijzing;
- b. meer dan tien vluchten per jaar in de drie jaren voorafgaand aan de publicatie van de aanwijzing.

#### *Ad a.*

Het transferpercentage is een onderscheidend criterium omdat de transfervluchten een bijdrage leveren aan de hubfunctie van Schiphol. Het belang van transferverkeer is voor Schiphol extra groot in verband met de beperkte thuismarkt. Door het bestaan van transferverkeer kunnen bijvoorbeeld de intercontinentale langeafstandsvluchten winstgevend geëxploiteerd worden.

Het transferpercentage is een bekend gegeven aangezien luchtvaartmaatschappijen die van Schiphol gebruik maken verplicht zijn om voor iedere vlucht hun beladingsgegevens aan te leveren aan de luchthaven. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt in transferpassagiers en niet-transferpassagiers. Voor de verschillende groepen (transfer of niet) wordt los van de verkeersverdelingsregel ook een verschillend tarief geheven door de exploitant.

#### *Ad b.*

Tot slot wordt ook een minimumfrequentie gehanteerd. Bestemmingen die in totaal minder dan tien keer per jaar worden aangedaan, zijn dermate incidenteel dat het vaak uitgeweken vluchten betreft.

Een bestemming wordt ook aangemerkt als een transferbestemming voor de duur van een verzocht aantal seizoenen indien een luchtvaartmaatschappij kan aantonen dat de bestemming (gedurende die seizoenen) wordt bediend door diens vluchten met een gemiddeld transferpercentage van 10%. Dit gebeurt door middel van een onderbouwde aanvraag bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Luchtvaartmaatschappijen zijn vrij in de manier waarop zij dit aantonen. Bepaald is dat wanneer luchtvaartmaatschappijen kunnen aantonen dat op een andere luchthaven in de EU wordt voldaan aan de criteria onder a en b, dat deze bestemming dan ook voor Schiphol wordt geacht een transferbestemming te zijn.

Door deze mogelijkheid te bieden aan luchtvaartmaatschappijen is het mogelijk voor maatschappijen om nieuwe bestemmingen met een transferkarakter te ontwikkelen op Schiphol.

Teneinde transparantie te bieden over het karakter van bestemmingen, wordt ook een bestemming die op grond van het bovenstaande geacht wordt een transferbestemming te zijn, gepubliceerd in de Staatscourant.

### **Punt-tot-punt-vluchten**

Voor het aanwijzen van punt-tot-punt-vluchten wordt eveneens aansluiting gezocht bij de bestemming. Punt-tot-punt-vluchten vormen als het ware het spiegelbeeld van de transfervluchten. Het betreft alle vluchten naar bestemmingen die zijn weergegeven in bijlage 2 bij de regeling. Bestemmingen worden in bijlage 2 van de regeling opgenomen indien is voldaan aan de volgende twee vereisten:

- a. een gemiddeld transferpercentage van alle vluchten vanaf luchthaven Schiphol van minder dan 10%, gemeten over de vijf kalenderjaren voorafgaand aan de publicatie van de aanwijzing;
- b. meer dan tien vluchten per jaar in de drie jaren voorafgaand aan de publicatie van de aanwijzing.

### **Risicovluchten**

In de Aanwijzingsregeling risicovluchten zijn als risicovluchten aangewezen de verkeersvluchten naar Nederland of met Nederland als tussenstation rechtstreeks afkomstig van elk punt in: Suriname, Venezuela, Curaçao, Aruba, Bonaire en Sint Maarten. Schiphol is bij ministerieel besluit aangewezen deze zogenoemde 'risicovluchten' te accommoderen. Het is een ministerieel besluit van de minister van Justitie en Veiligheid. De gebieden op dit moment zijn: Suriname, Venezuela, Bonaire, Curaçao, Aruba en Sint Maarten. Daarom blijven deze vluchten op Schiphol, ook als ze niet voldoen aan de transferdrempel van ten minste 10%.

### **Drempelwaarde transferpercentage**

Om het onderscheid te maken tussen transfervluchten en punt-tot-punt-vluchten wordt gewerkt met een drempelwaarde voor het transferpercentage.

De gekozen drempelwaarde van het transferpercentage bepaalt welke slots op Schiphol worden aangemerkt als slots naar een punt-tot-punt-bestemming. Een luchtvaartmaatschappij krijgt prioriteit bij de toekenning van slots op Lelystad Airport indien het op Schiphol historische slots naar een punt-tot-punt-bestemming heeft overgedragen aan een andere maatschappij of de slotcoördinator of als de betreffende luchtvaartmaatschappij voortaan deze historische slots op Schiphol gebruikt voor een vlucht naar een transferbestemming.

De hoogte van het transferpercentage is daarmee van invloed op de effectiviteit en de reikwijdte van de verkeersverdelingsregel. Onder effectiviteit wordt verstaan de mate waarin de verkeersverdelingsregel verplaatsing van vliegverkeer naar Lelystad Airport stimuleert en daarmee in hoeverre vrijgekomen slots op Schiphol worden ingezet voor transferbestemmingen. Bij de effectiviteit is het aantal vliegtuigbewegingen en het aantal bestemmingen dat onder invloed staat van de verkeersverdelingsregel van belang. De reikwijdte heeft betrekking op het aantal maatschappijen en het aantal bestemmingen in hun bestemmingennetwerk die invloed ondervinden van de werking van de verkeersverdelingsregel. Volledigheidshalve wordt vermeld dat de verkeersverdelingsregel geen verplichtend karakter heeft.

Het transferpercentage dient hoog genoeg te zijn om effectief te zijn en tegelijkertijd mag het niet discriminerend uitwerken.

Een lage drempelwaarde zorgt daarentegen voor minder mogelijkheden om vluchten van Schiphol naar Lelystad Airport te verplaatsen, aangezien in dat geval minder bestemmingen daarvoor in aanmerking komen en/of een dusdanig klein deel van het bestemmingennetwerk van luchtvaartmaatschappijen dat verplaatsing niet aantrekkelijk is. Bij een laag transferpercentage zijn de effectiviteit en de reikwijdte van de verkeersverdelingsregel daarmee kleiner dan bij een hoog transferpercentage.

Er is een analyse uitgevoerd om de effecten van de verkeersverdelingsregel bij verschillende transferpercentages in kaart te brengen om op basis hiervan tot een keuze te komen voor een drempelwaarde voor het transferpercentage.

Bij een drempelwaarde van 10% vallen voldoende bestemmingen uit het bestemmingsnetwerk van luchtvaartmaatschappijen die zowel op transfer als punt-tot-punt-bestemmingen vliegen onder de reikwijdte van de verkeersverdelingsregel. Bij dit percentage kan het grootste deel van de maatschappijen een punt-tot-punt bestemming omvormen tot een transferbestemming en zijn er voldoende maatschappijen die de vrijkomende slots op Schiphol kunnen opvullen. Een transferpercentage van 10% vormt daarmee een drempelwaarde die de selectieve ontwikkeling van de hubfunctie van Schiphol ondersteunt.

Bij de toepassing van een lagere drempelwaarde komen minder vluchten op Schiphol in aanmerking voor vrijwillige overheveling naar Lelystad Airport. Hiermee zal de verkeersverdelingsregel aan onderscheidend vermogen inboeten en daarmee een minder selectieve uitwerking hebben. Ook zullen bij een lagere drempelwaarde luchtvaartmaatschappijen die zowel op transfer- als punt-tot-punt bestemmingen vliegen een kleiner aantal en een kleiner aandeel van hun vluchten en bestemmingen vanaf Lelystad Airport kunnen bedienen. Dit zal afbreuk doen aan de aantrekkelijkheid van Lelystad Airport als overloopluchthaven van Schiphol.

### **Aanleveren data met betrekking tot transferpercentage**

Voor het bepalen van het transferpercentage wordt gebruik gemaakt van data van de luchthavenexploitant. Maatschappijen betalen aan de exploitant een apart tarief voor transferpassagiers en punt-tot-punt-passagiers. Er wordt gebruik gemaakt van één ticket (of vervoersovereenkomst), waarmee eenvoudig kan worden aangetoond dat passagiers transferpassagiers zijn. Op basis hiervan is duidelijk welk deel van de passagiers kwalificeert als transferpassagier.

Het is mogelijk dat een passagier twee aparte tickets koopt en Schiphol gebruikt als overstapluchthaven. Die passagiers worden in beginsel niet aangemerkt als transferpassagier, ook niet als het aankomt op luchthavengelden. In de regeling wordt de mogelijkheid geboden om data aan te leveren bij het ministerie waarmee wordt aangetoond dat ook passagiers die Schiphol als overstapluchthaven gebruiken met meer dan één ticket. Deze data worden dan gebruikt bij het bepalen van de transferpercentages. Van belang is dat de data verifieerbaar zijn. De aanwijzing van een bestemming als transfer- of punt-tot-punt-bestemming moet namelijk objectief kunnen worden onderbouwd. Een luchtvaartmaatschappij kan gegevens die zij heeft over de zogenoemde *self-transfer* passagiers aan boord van haar vluchten met het ministerie delen opdat deze passagiers kunnen worden meegenomen bij de bepaling van het gemiddelde transferpercentage naar een bestemming.

### **Aanwijzing en publicatie**

Op grond van het Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad worden bestemmingen iedere twee jaar aangewezen. Daarbij moeten de bestemmingen ten minste een jaar voorafgaand aan publicatie bekend worden gemaakt. Voorafgaand aan de bekendmaking zullen luchtvaartmaatschappijen voorts geconsulteerd worden. Luchtvaartmaatschappijen weten op deze wijze welke bestemmingen zij kunnen bedienen voor een periode van twee jaar en weten voorts ten minste een jaar van tevoren welke wijzigingen zullen worden doorgevoerd voor een nieuwe termijn van twee jaar.

### **Inwerkingtreding**

De regeling vormt een onderdeel van de verkeersverdelingsregel en is onlosmakelijk verbonden met het Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad. Daarom is de inwerkingtreding van deze regeling ook gekoppeld aan de inwerkingtreding van dit besluit.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT