



## Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 15 februari 2021, nr. IENW/BSK-2020/153274, houdende regels ter invulling van het Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 2, zesde lid, van het Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad;

BESLUIT:

### Artikel 1

1. Als transfervluchten worden aangewezen alle vluchten naar een bestemming die is weergegeven in bijlage 1 bij deze regeling en vluchten naar een bestemming als bedoeld in het derde lid.
2. Uitsluitend de volgende bestemmingen worden opgenomen in bijlage 1:
  - a. bestemmingen met een gemiddeld transferpercentage van ten minste 10% van alle vluchten vanaf luchthaven Schiphol naar de betreffende bestemming, gemeten over de vijf kalenderjaren voorafgaand aan de publicatie van de aanwijzing en meer dan tien vluchten per jaar vanaf luchthaven Schiphol naar de betreffende bestemming in de drie jaren voorafgaand aan de publicatie van de aanwijzing, of
  - b. bestemmingen gelegen in de gebieden, genoemd in artikel 1, eerste lid, van de Aanwijzingsregeling risicovluchten.
3. In afwijking van het tweede lid, wordt een bestemming die niet is opgenomen in bijlage 1 geacht een transferbestemming te zijn voor de duur van een verzocht aantal seizoenen, tot een maximum van vijf jaar, indien de luchtvaartmaatschappij voorafgaand aan de start van de seizoenen kan aantonen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat dat de bestemming wordt bediend door diens vluchten met een gemiddeld transferpercentage van ten minste 10% voor het verzochte aantal seizoenen.
4. Onverminderd het derde lid, kan een luchtvaartmaatschappij in ieder geval aantonen dat een bestemming een transferbestemming is door aan te tonen dat een bestemming op een andere luchthaven in de Europese Unie wordt bediend door vluchten met een transferpercentage van ten minste 10% gemeten over de vijf kalenderjaren voorafgaand aan het verzoek, bedoeld in paragraaf 3.
5. Bestemmingen die op grond van het derde lid worden geacht een transferbestemming te zijn, worden gepubliceerd in de Staatscourant.

### Artikel 2

1. Als punt-tot-punt-vluchten worden aangewezen alle vluchten naar een bestemming die is weergegeven in bijlage 2 bij deze regeling.
2. Uitsluitend bestemmingen die voldoen aan de volgende criteria worden opgenomen in bijlage 2:
  - 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.

### Artikel 3

1. Alle verifieerbare data met betrekking tot het transferpercentage van vluchten en bestemmingen kan worden aangeleverd bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en zal in acht worden genomen bij het aanwijzen van vluchten als transfer- of punt-tot-punt-vluchten.
2. Met betrekking tot de data in het eerste lid, worden passagiers die na aankomst op Schiphol binnen 24 uur vertrekken met een vlucht naar een andere bestemming dan de luchthaven van oorsprong van de vorige vlucht, in ieder geval beschouwd als transferpassagiers.



---

#### **Artikel 4**

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag dat het Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad in werking treedt.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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



## BIJLAGE 1, BEHOREND BIJ ARTIKEL 1 (BESTEMMINGEN MET TRANSFERVLUCHTEN)

Luchthaven	Code
Aalborg	AAL
Aberdeen	ABZ
Accra	ACC
Aalesund	AES
Alma Ata	ALA
Alicante	ALC
Stockholm Arlanda	ARN
Athens	ATH
Atlanta	ATL
Aruba	AUA
Abu Dhabi	AUH
Bahrain	BAH
Barcelona	BCN
Belgrade	BEG
Bergen	BGO
Belfast George Best	BHD
Birmingham	BHX
Bilbao	BIO
Bangkok	BKK
Billund	BLL
Bologna	BLQ
Bengaluru	BLR
Bordeaux	BOD
Bogota	BOG
Mumbai	BOM
Bonaire	BON
Boston	BOS
Bremen	BRE
Bristol	BRS
Brussels	BRU
Basle/Mulhouse	BSL
Budapest	BUD
Cagliari	CAG
Cairo	CAI
Guangzhou	CAN
Paris Charles de Gaulle	CDG
Clermont-Ferrand	CFE
Jakarta	CGK
Colombo	CMB
Copenhagen	CPH
Cape Town	CPT
Catania	CTA
Cartagena	CTG
Chengdu	CTU
Curacao	CUR
Cardiff	CWL
Dar Es Salaam	DAR
Delhi	DEL
Dallas/Fort Worth	DFW
Dammam	DMM
Denpasar	DPS
Dresden	DRS
Detroit	DTW
Dublin	DUB
Düsseldorf	DUS
Dubai	DXB
Entebbe	EBB



Luchthaven	Code
Edinburgh	EDI
Newark	EWR
Buenos Aires	EZE
Rome	FCO
Florence	FLR
Freetown	FNA
Frankfurt	FRA
Gdansk	GDN
Rio de Janeiro	GIG
Glasgow	GLA
Genoa	GOA
Gothenburg	GOT
Sao Paulo	GRU
Graz	GRZ
Atyrau	GUW
Geneva	GVA
Guayaquil	GYE
Hannover	HAJ
Hamburg	HAM
Havana	HAV
Helsinki	HEL
Hangzhou	HGH
Hong Kong	HKG
Humberside	HUY
Washington	IAD
Houston	IAH
Seoul	ICN
Tehran	IKA
Inverness	INV
Istanbul	IST
New York	JFK
Johannesburg	JNB
Kilimanjaro	JRO
Kiev	KBP
Kigali	KGL
Osaka	KIX
Krakow	KRK
Kristiansand	KRS
Kuala Lumpur	KUL
Kuwait	KWI
Luanda	LAD
Los Angeles	LAX
Leeds	LBA
London City	LCY
Saint Petersburg	LED
London Heathrow	LHR
Lima	LIM
Milan Linate	LIN
Lisbon	LIS
Ljubljana	LJU
Lagos	LOS
Linköping	LPI
Luxembourg	LUX
Lyon	LYS
Madrid	MAD
Manchester	MAN
Muscat	MCT
Mexico City	MEX
Miami	MIA



Luchthaven	Code
Durham	MME
Manila	MNL
Montpellier	MPL
Marseille	MRS
Mauritius	MRU
Minneapolis	MSP
Minsk	MSQ
Munich	MUC
Milan Malpensa	MXP
Nairobi	NBO
Nice	NCE
Newcastle	NCL
Tokyo	NRT
Nantes	NTE
Nuremberg	NUE
Norwich	NWI
Oporto	OPO
Chicago	ORD
Cork	ORK
Oslo	OSL
Bucharest Henri Coandă	OTP
Paramaribo	PBM
Portland	PDX
Beijing	PEK
Prague	PRG
Pisa	PSA
Panama City	PTY
Shanghai	PVG
Marrakech	RAK
Riga	RIX
Rennes	RNS
Monrovia	ROB
Santiago	SCL
Seattle	SEA
San Francisco	SFO
Singapore	SIN
San Jose	SJO
Salt Lake City	SLC
Sofia	SOF
Split	SPU
Stuttgart	STR
Stavanger	SVG
Moscow Sheremetyevo	SVO
Strasbourg	SXB
Saint Martin	SXM
Tbilisi	TBS
Tallinn	TLL
Toulouse	TLS
Tel Aviv	TLV
Taipei	TPE
Trondheim	TRD
Sandefjord	TRF
Turin	TRN
Berlin Tegel	TXL
Quito	UIO
Venice	VCE
Vienna	VIE
Valencia	VLC
Vilnius	VNO



---

Luchthaven	Code
Warsaw	WAW
Windhoek	WDH
Xiamen	XMN
Edmonton	YEG
Montreal	YUL
Vancouver	YVR
Calgary	YYC
Toronto	YYZ
Zagreb	ZAG
Zürich	ZRH



## BIJLAGE 2, BEHOREND BIJ ARTIKEL 2 (BESTEMMINGEN MET PUNT-TOT-PUNT-VLUCHTEN)

Luchthaven	Code
Arrecife	ACE
Izmir	ADB
Agadir	AGA
Malaga	AGP
Al Hoceima	AHU
Amman	AMM
Karpathos	AOK
Kayseri	ASR
Antalya	AYT
Belfast International	BFS
Banjul	BJL
Bodrum	BJV
Bourgas	BOJ
Bari	BRI
Rabil	BVC
Corfu	CFU
Chania	CHQ
Chambery	CMF
Casablanca	CMN
Cancun	CUN
Dubrovnik	DBV
Dalaman	DLM
Doha	DOH
Doncaster Sheffield	DSA
Dakar	DSS
Ercan	ECN
Kefallinia	EFL
Eindhoven	EIN
Nottingham	EMA
Ankara	ESB
Exeter	EXT
Faro	FAO
Fez	FEZ
Funchal	FNC
Fuerteventura	FUE
Gerona	GRO
Groningen	GRQ
Alanya	GZP
Heraklion	HER
Holguin	HOG
Hurghada	HRG
Ibiza	IBZ
Innsbruck	INN
Ivalo	IVL
Mikonos	JMK
Skiathos	JSI
Thira	JTR
Kuusamo	KAO
Reykjavik	KEF
Kos	KGS
Kithira	KIT
Kalamata	KLX
Kittila	KTT
Katowice	KTW
Kavala	KVA
Konya	KYA
Larnaca	LCA



Luchthaven	Code
London Gatwick	LGW
Las Palmas	LPA
Liverpool	LPL
London Luton	LTN
Menorca	MAH
Montego Bay	MBJ
Mytilene	MJT
Malta	MLA
Maastricht	MST
Naples	NAP
Enfidha	NBE
Nador	NDR
Ohrid	OHD
Olbia	OLB
Paris Orly	ORY
Oujda	OUD
Ponta Delgada	PDL
Paphos	PFO
Philadelphia	PHL
Palma de Mallorca	PMI
Punta Cana	PUJ
Pula	PUY
Preveza/Lefkas	PVK
Praia	RAI
Reus	REU
Rhodes	RHO
Marsa Alam	RMF
Rotterdam	RTM
Rovaniemi	RVN
Istanbul	SAW
Santiago de Compostela	SCQ
London Southend	SEN
Orlando	SFB
Sal	SID
Thessaloniki	SKG
Samos	SMI
Southampton	SOU
La Palma	SPC
London Stansted	STN
Seville	SVQ
Berlin Schönefeld	SXF
Salzburg	SZG
Terceira Island	TER
Tenerife South	TFS
Tirana	TIA
Tangier	TNG
Tromso	TOS
Trapani	TPS
Tunis	TUN
Varna	VAR
Volos	VOL
Varadero	VRA
Verona	VRN
Sao Pedro	VXE
Zanzibar	ZNZ
Zakynthos	ZTH





## 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 bestemmingsnetwerk 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 bestemmingsnetwerk 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 overloopvluchthaven 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.

### **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,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*