

Toelichting havengelden

Havengelden zijn de tarieven die luchtvaartmaatschappijen betalen om gebruik te maken van de faciliteiten en diensten van de luchthaven. Deze tarieven zijn gereguleerd op grond van de Europese Richtlijn havengelden, in Nederland geïmplementeerd in de Wet luchtvaart. Deze verplichte regulering geldt voor alle luchthavens in de Europese Unie die meer dan 5 miljoen passagiers per jaar vervoeren. De tarieven moeten redelijk, transparant en non-discriminatoir zijn. Er mogen dus geen 'onderhandelingen' plaatsvinden met luchtvaartmaatschappijen over de hoogte van de tarieven.

De tarieven, havengelden genoemd, zijn opgebouwd uit een aantal elementen:

- Landingstarieven – toeslagen die bedoeld zijn voor het gebruik van de landingsbaan en andere gerelateerde tarieven
- Parkeertarieven - toeslagen voor het parkeren van vliegtuigen op de luchthaven, deze zijn vaak afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig en de duur van het parkeren
- Terminal Charges – kosten voor het gebruikmaken van de terminal voor de luchtvaartmaatschappij (gebruik van check-in counters, bagage systeem e.d.)
- Passenger Service Charges – voorziet in het dekken van de kosten voor de faciliteiten waar passagiers gebruik van maken
- Security Charges – voorziet in de kosten die de luchthaven heeft aan de beveiliging (beveiligingspersoneel en apparatuur e.d.)
- Luchtverkeersleidingstoelagen – dekt het gebruik maken van de luchtverkeersleiding.
- Geluid- of milieu gerelateerde toeslagen – deze toeslagen zijn vaak ontworpen om luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen om een stiller vliegtuig in te zetten of juist het gebruik hiervan te centreren op het midden van de dag
- PRM-toeslag – dat staat voor 'Passenger Reduced Mobility' – iedere passagier betaalt een zeer kleine toeslag om de kosten te absorberen voor faciliteiten en diensten voor passagiers die minder mobiel zijn. Denk aan begeleiding naar het vliegtuig, gebruik van ambuliften en rolstoelen
- Douane en immigratie toeslagen – kosten die gemaakt worden voor douane en immigratie faciliteiten

Havengelden zijn niet te verwarren met 'handling fees', in de meeste gevallen zijn de kosten voor afhandeling gescheiden en is dit iets wat de luchtvaartmaatschappij in de meeste gevallen direct inkoopt bij een zogenaamde afhandelaar. Een afhandelaar draagt onder meer zorg voor de verwerking van passagiers en bagage.

Havengelden Eindhoven Airport

Als luchthaven met meer dan 5 miljoen passagiers per jaar zijn de havengelden op Eindhoven Airport gereguleerd en geldt een verplicht consultatieproces met de luchtvaartmaatschappijen. Hiermee voldoet Eindhoven Airport aan de Wet luchtvaart artikel 8.2a (besluit tarieven en voorwaarden overige luchthavens).

Eindhoven Airport hanteert een systematiek waarbij de tarieven die in rekening worden gebracht bij de luchtvaartmaatschappijen een dekking geven voor alle luchtvaart gerelateerde kosten die Eindhoven Airport maakt. In het verplichte consultatieproces worden de havengelden vastgesteld voor de periode van één jaar. De tarieven gaan altijd in per 1 april van enig jaar. Wanneer er geen verhoging van kosten plaatsvindt en er geen aanvullende voorwaarden vastgelegd dienen te worden dan zullen de havengelden met de periode van een jaar verlengd kunnen worden. De havengelden van Eindhoven Airport worden gepubliceerd op de website van de luchthaven en voldoen aan de

vereisten van redelijkheid, non-discriminatie en transparantie. Dit betekent dat deze havengelden gelden voor elke gebruiker én dat deze voor éénieder inzichtelijk zijn.

Op Eindhoven Airport onderscheiden we de volgende specifieke havengelden waarin bovenstaand genoemde categorieën geabsorbeerd zijn;

Parkeertarieven – voor een vliegtuig op een vliegtuigopstelplaats wordt een parkeertarief berekend per ton (van het maximale ‘take-off’ gewicht van het vliegtuig) per 24 uur. Het parkeertarief geldt per uur met aanvullende voorwaarden voor langer gebruik.

Vervolgens worden er nog de Passenger Service Charges, de Security toeslag en de PRM-toeslag, met uitzondering van onder meer kinderen onder de 2 jaar, per passagier gerekend.

Tot het moment dat de militaire en civiele luchtverkeersleiding zijn geïntegreerd, zijn de kosten voor de militaire luchtverkeersleiding onderdeel van de havengelden voor Eindhoven Airport. Als de luchtverkeersleiding is opgegaan in één organisatie (Luchtverkeersleiding Nederland ‘LVNL’) worden de kosten voor de luchtverkeersleiding door de LVNL apart bij luchtvaartmaatschappijen in rekening gebracht en gaan deze dus uit de tarieven op Eindhoven Airport.

Daarnaast zijn er nog extra kosten verbonden voor het ongepland landen op de luchthaven of het uitvoeren van een zogenaamde positioneringsvlucht. Ook worden er extra kosten in rekening gebracht wanneer een luchtvaartmaatschappij vracht vervoert of wanneer er een teststart gemaakt wordt met een motor.

Een luchtvaartmaatschappij kan korting krijgen op de havengelden wanneer zij een vliegtuig op Eindhoven Airport stationeren en wanneer er een hoge bezettingsgraad wordt behaald. Met dat laatste stimuleert Eindhoven Airport de luchtvaartmaatschappijen een zo efficiënt mogelijk gebruik van de schaarse milieuruimte.

Duurzame start- en landingstoelagen

Sinds 1 april 2023 hanteert Eindhoven Airport de zogeheten duurzame Start- en Landingstarieven. Dit is om luchtvaartmaatschappijen te stimuleren om zo snel mogelijk de nieuwe generatie vliegtuigen in te zetten op Eindhoven Airport. Al eerder accepteerde de luchthaven geen oudere generatie vliegtuigen meer, de zogeheten Chapter 3 vliegtuigen. Deze regeling is uniek te noemen daar Eindhoven Airport de eerste luchthaven ter wereld was die deze regel in 2019 invoerde. Met de introductie van duurzame start- landingstoelagen zette de luchthaven een volgende stap op weg naar het stimuleren van vlootvernieuwing.

$$B \times N + G + M$$

Hoe werkt het precies? Er wordt uitgegaan van een basistarief dat een luchtvaartmaatschappij dient te betalen voor een landing of een vertrek. Dit tarief is een vast bedrag (B)

Vervolgens worden de volgende factoren gekoppeld aan de uiteindelijke totstandkoming van dit bedrag, te weten de zogeheten nachtstrafactor (N), geluidsdifferentiatie (G) en stikstofoxide differentiatie (M). De formule die sinds 1 april 2023 gehanteerd wordt is $B \times N + G + M$. Onderstaand zal verder ingegaan worden op hoe de componenten N, G en M berekend worden.

N – Nachtstrafactor

N is gebaseerd op de kosteneenheden die ook genoemd worden in het Luchthavenbesluit Eindhoven (artikel 4.2.1). Op basis daarvan wordt het basistarief beïnvloed door het gekozen tijdstip van de dag voor een landing en vertrek zoals in onderstaande tabel uiteengezet wordt.

Lokale tijd	Kosteneenheid	Differentiatie factor
07:00 – 07:59	4x	1.20
08:00 – 17:59	1x	0.90
18:00 – 18:59	2x	1.00
19:00 – 19:59	3x	1.10
20:00 – 20:59	4x	1.20
21:00 – 21:59	6x	1.40
22:00 – 22:59	8x	1.60
23:00 – 06:59	10x	1.80

Dit betekent dat een luchtvaartmaatschappij korting krijgt wanneer een landing of een vertrek plaatsvindt tussen 08:00 en 17:59, en een toeslag krijgt in de overige tijdstippen afhankelijk van het specifieke tijdsblok zoals in de tabel aangegeven wordt.

G – Geluid

Bij de factor geluid wordt gekeken naar het vorige IATA jaar wat het gemiddelde geluid (uitgedrukt in EPNdB – effective perceived noise in decibels) was per vliegtuig. Afhankelijk of een luchtvaartmaatschappij hoger of lager zit dan de mediaan zullen de kosten hoger of lager zijn. Met deze geluidsincitieve wordt tevens een CO2 reductiedoel nagestreefd. Immers, de nieuwste generatie toestellen stoten ook minder CO2-emissies uit.

M – Stikstofoxide (NOx)

Stikstofoxide ofwel NOx komt vrij wanneer fossiele brandstoffen, in dit geval kerosine, verbrand wordt. M wordt berekend op basis van elke ICAO-landings- en startcyclus (LTO) van het voorgaande volledige IATA-jaar (4,8kg) te vergelijken met de gemiddelde NOx uitstoot van een luchtvaartmaatschappij in het huidige IATA jaar. Dit aantal wordt uitgedrukt in kilogram (kg) en wordt bepaald op basis van het motortype van het vliegtuig. Het aantal kg van een vliegtuig boven (= toeslag) of onder (= korting) de mediaan wordt vermenigvuldigd met € 40,00. Als voorbeeld wanneer een maatschappij gemiddeld 4.500 kg heeft, is M in dit geval € 12,00 (0,300 x € 40,00) (korting). Het type vliegtuig en motor wordt bepaald op basis van de gegevens als beschreven op het geluidscertificaat zoals aangeleverd door de luchtvaartmaatschappij.

Afhankelijk van bovenstaande factoren zal het basistarief beïnvloed worden waarbij de uiteindelijke door de individuele luchtvaartmaatschappijen te betalen havengelden tot stand zullen komen. De duurzame land- en starttoeslagen stimuleren op een positieve wijze dat luchtvaartmaatschappijen hun nieuwste vloot inzetten op Eindhoven Airport. Hoewel de winst per landing of vertrek laag lijkt zal het te besparen bedrag aanzienlijk oplopen daar dit per start of landing verrekend zal worden.

De exacte effecten van de incentives voor de havengelden zijn niet te kwantificeren. Voor een luchtvaartmaatschappij is het uiteraard wel van belang om de havengelden zo laag mogelijk te houden. De incentives die Eindhoven Airport hanteert bij de berekening van de havengelden worden elk jaar geëvalueerd en zo nodig bijgesteld op basis van actuele inzichten en ontwikkelingen. De havengelden staan gepubliceerd op de website van Eindhoven Airport.