

---

## 182

### **Besluit van 28 maart 2011 tot wijziging van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol ten behoeve van de implementatie van richtlijn nr. 2009/12/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PbEG L70)**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 7 maart 2011, nr. IENM/BSK-2011/6615, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, gedaan in overeenstemming met Onze Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie;

Gelet op de artikelen 8.25d, dertiende lid, 8.25e, vijfde lid, en 8.25f, tiende lid, van de Wet luchtvaart;

De afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 11 maart 2011, nr. W14.11.0060/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 22 maart 2011, nr. IENM/BSK-2011/41532, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, uitgebracht in overeenstemming met Onze Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

##### **A**

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel c, wordt na «bagage» ingevoegd:  
, alsmede van vracht.

2. In het eerste lid, onderdeel d, wordt na «bagage» ingevoegd:  
, alsmede van vracht.

3. In het tweede lid, wordt «vijfde lid» vervangen door: zesde lid.

##### **B**

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vierde lid, onderdeel b, wordt «vijfde lid» vervangen door: zesde lid.

2. Het vierde lid, onderdeel d, onder 3°, komt te luiden als volgt:

3°. een prognose van de wijziging van de totale opbrengst, met een specificatie van de opbrengsten uit de verschillende tarieven, alsmede de totale kosten, met een nadere specificatie van de kostenstructuur voor het komende boekjaar ten opzichte van het lopende boekjaar,

3. In het vierde lid, onderdeel d, onder 5°, wordt «negende lid» vervangen door: tiende lid.

4. In het vierde lid, onderdeel d, wordt na subonderdeel 6° een nieuw subonderdeel toegevoegd, welke luidt als volgt:

7°. Een prognose van de wijziging van de eventuele overheidsfinanciering van de luchtvaartactiviteiten waarop de tarieven betrekking hebben voor het komende boekjaar ten opzichte van het lopende boekjaar,

5. In het vierde lid, onderdeel e, wordt «zevende lid» vervangen door: achtste lid.

6. In het vijfde lid wordt na «bagage» ingevoegd: , alsmede van vracht.

7. Het zesde lid, onderdeel a, komt te luiden als volgt:

a. een verkeers- en vervoersprognose, alsmede het daarop gebaseerde capaciteitsontwikkelingsplan en investeringsprogramma, voor de eerstkomende periode van vijf jaar,

8. Na het achtste lid wordt een nieuw lid toegevoegd dat luidt als volgt:

9. De exploitant raadpleegt de gebruikers over het luchthavenontwikkelingsplan voor de lange termijn en over het capaciteitsontwikkelingsplan voor de eerstkomende vijf jaar. Deze raadpleging vindt plaats voorafgaand aan de raadpleging als bedoeld in artikel 8.25e, tweede lid.

C

Na artikel 4 wordt een nieuw artikel ingevoegd dat luidt als volgt:

#### **Artikel 4a**

Voorafgaand aan de mededeling en ten behoeve van het voorstel van de tarieven en voorwaarden, als bedoeld in artikel 8.25e, eerste lid, van de wet, verstrekken de gebruikers aan de exploitant van de luchthaven informatie over:

- a. de prognoses betreffende de omvang van hun verkeer en vervoer;
- b. de prognoses betreffende de samenstelling en het geplande gebruik van hun vloot;
- c. hun ontwikkelingsprojecten op de luchthaven;
- d. hun behoeften op de luchthaven.

D

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid en het vierde lid, aanhef en onderdelen a, c, f, g, en het zevende lid, wordt na «bagage» telkens ingevoegd: , alsmede van vracht.

2. In het vierde lid, onderdeel e, wordt na «passagiers» ingevoegd: en van vracht.

E

In artikel 7, onderdeel h, wordt na «bagage» ingevoegd: , alsmede van vracht.

F

In artikel 8, elfde lid, wordt «vijfde lid» vervangen door: zesde lid.

G

In artikel 9 wordt na «bagage» ingevoegd: , alsmede van vracht.

H

In artikel 10, eerste lid, onderdeel e, wordt «zevende lid» vervangen door: achtste lid.

I

In artikel 11 wordt na «bagage» ingevoegd: , alsmede van vracht.

J

In artikel 13 wordt «zevende lid» vervangen door: achtste lid.

K

In artikel 14 wordt na «bagage» ingevoegd: , alsmede van vracht.

L

Na artikel 14 wordt een nieuw artikel ingevoegd dat luidt als volgt:

#### **Artikel 14a**

1. Bij de vaststelling van en het daaraan voorafgaand doen van een mededeling van een voorstel voor de tarieven en voorwaarden ten behoeve van een gemeenschappelijk, transparant systeem van tarieven, als bedoeld in artikel 8.25da, tweede en derde lid, van de wet, is voor de luchthaven dit besluit in zijn geheel en zijn voor een overige burgerluchthaven die de drempelwaarde van vijf miljoen passagiersbewegingen overschrijdt, als bedoeld in artikel 8.25da, vijfde lid, en voor de deelnemende overige burgerluchthavens, die een gemeenschappelijk, transparant systeem van tarieven toepassen, de artikelen 2, eerste lid, 3, 4, eerste, tweede, derde, vierde lid, onderdeel a, zevende en achtste lid, en 6 van overeenkomstige toepassing.

2. De onderbouwing van de voorgestelde tarieven bedoeld in artikel 4, vierde lid, onderdeel a, bevat tevens ten minste de volgende elementen:

- 1°. een lijst van de verschillende diensten en infrastructuur die in ruil voor de luchthavengelden ter beschikking worden gesteld;
- 2°. de methodiek voor het vaststellen van de luchthavengelden;
- 3°. de algemene kostenstructuur van de faciliteiten en diensten waarop de luchthavengelden betrekking hebben;
- 4°. de opbrengsten uit de verschillende luchthavengelden en de totale kosten van de diensten gedekt door de luchthavengelden;

5°. eventuele overheidsfinanciering van de faciliteiten en diensten waarop de luchthavengelden betrekking hebben;

6°. prognoses betreffende de situatie van de luchthaven ten aanzien van de luchthavengelden, de ontwikkelingen van het verkeer- en vervoer alsmede de geplande investeringen;

7°. het werkelijke gebruik van de luchthaveninfrastructuur en -apparatuur tijdens een bepaalde periode, en

8°. de voorspelde resultaten van eventuele omvangrijke geplande investeringen in termen van hun effect op de capaciteit van de luchthaven.

3. De gebruikers verstrekken de exploitant van een overige burgerluchthaven die de drempelwaarde van vijf miljoen passagiersbewegingen overschrijdt en van de deelnemende overige burgerluchthavens, die een gemeenschappelijk, transparant systeem van tarieven toepassen, vóór iedere raadpleging informatie over met name:

- a. de prognoses betreffende de omvang van hun verkeer en vervoer;
- b. de prognoses betreffende de samenstelling en het geplande gebruik van hun vloot;
- c. hun ontwikkelingsprojecten op de betrokken luchthaven, en
- d. hun behoeften op de betrokken luchthaven.

## M

In de bijlage behorend bij artikel 13 wordt in onderdeel A, onder (a) na «passagiers» ingevoegd: , bagage en vracht.

## ARTIKEL II

1. Het recht zoals dat gold voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit blijft van toepassing ten aanzien van:

- a. een voorstel als bedoeld in artikel 8.25e, eerste lid, waarvan voor dat tijdstip aan de gebruikers van de luchthaven mededeling is gedaan;
- b. een aanvraag als bedoeld in artikel 8.25f, eerste lid, die voor dat tijdstip is ingediend;
- c. de vaststelling van tarieven en voorwaarden als bedoeld in artikel 8.25f, derde lid, die voor dat tijdstip heeft plaatsgevonden.

2. De tarieven en voorwaarden voor de activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van het gebruik van de luchthaven door gebruikers, vastgesteld door de exploitant van de luchthaven, op grond van de artikelen 8.24a tot en met 8.25j van de Wet luchtvaart, behouden hun geldigheid tot het moment dat de nieuwe tarieven van kracht worden.

## ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

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

's-Gravenhage, 28 maart 2011

Beatrix

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma

Uitgegeven de *vijftiende* april 2011

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
I. W. Opstelten

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

Met het onderhavige besluit wordt richtlijn nr. 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PbEG L70) (hierna: de richtlijn) in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol (Stb. 2006, 333) (hierna: het besluit) geïmplementeerd.

In het besluit zijn slechts die bepalingen geïmplementeerd, welke beogen uitwerking te geven aan de corresponderende bepalingen in het daarmee samenhangende voorstel tot aanpassing van de Wet luchtvaart ten behoeve van de implementatie van de richtlijn (Kamerstukken II 2010/11, 32 519, nrs. 1–3).

De richtlijn heeft tot doel een gemeenschappelijk kader vast te stellen voor het reguleren van essentiële kenmerken van luchthavengelden en de wijze van vaststelling. Zonder een dergelijk kader bestaat het risico dat de basisvereisten in de relatie tussen de luchthavenbeheerders, die faciliteiten en diensten ter beschikking stellen waarvoor luchthavengelden worden geïnd, en de luchthavengebruikers, aan wie deze gelden in rekening worden gebracht, niet in acht worden genomen. Het kader laat onverlet het recht van een lidstaat om aanvullende regelgevende maatregelen te nemen.

Voor een uiteenzetting over de aanleiding en achtergrond van de richtlijn wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij het eerdergenoemde corresponderende wetsvoorstel.

De richtlijn is van toepassing op luchthavens met jaarlijks meer dan 5 miljoen passagiersbewegingen, dan wel op de luchthaven met de meeste passagiersbewegingen in de lidstaat. In Nederland is dat de luchthaven Schiphol. Voor deze luchthaven is op 19 juli 2006 reeds in werking getreden afdeling 8.4 van de Wet luchtvaart, die via de Wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van Schiphol in de wet is opgenomen (Stb. 2006, 331)(hierna: de wet). Hoewel de richtlijn grotendeels aansluit bij deze bepalingen en de Nederlandse praktijk, zijn nog enige wijzigingen van afdeling 8.4 van de Wet luchtvaart noodzakelijk.

Het op de wet gebaseerde besluit dient eveneens op onderdelen te worden aangepast. Het onderhavige besluit strekt daartoe. Dit besluit zal gelijk met de daarmee samenhangende wijziging van de wet in werking treden.

Daarnaast biedt de richtlijn de mogelijkheid voor een lidstaat om een groep luchthavens aan te wijzen als luchthavennetwerk. De verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PbEG L 293), biedt de mogelijkheid om verkeersverdeling tussen luchthavens te regelen.

Het ligt in de rede dat zowel de aanwijzing van een luchthavennetwerk, als ook de mogelijkheid om een verkeersverdeling tussen luchthavens die dezelfde stad of agglomeratie bedienen te regelen, zal plaatsvinden na overleg tussen een lidstaat en de luchthavenbeheerder. In de richtlijn wordt lidstaten de mogelijkheid geboden om in een dergelijke situatie een gemeenschappelijk en transparant systeem van luchthavengelden toe te staan voor meerdere luchthavens gezamenlijk. Gelet op de aard van een luchthavennetwerk of van een verkeersverdeling tussen luchthavens zal Schiphol hier altijd deel van uitmaken. Ook in het geval dat de luchthaven Schiphol deel uitmaakt van een luchthavennetwerk of een verkeersver-

deling tussen luchthavens, zal deze te allen tijde moeten (blijven) voldoen aan de uitgebreide eisen die de wet en het besluit aan de luchthaven Schiphol stellen.

Bij de implementatie en interpretatie van de richtlijn is uitgegaan van één uniform model dat voor alle mogelijke toekomstscenario's (zoals het onderdeel uitmaken van een luchthavennetwerk of een verkeersverdeling tussen luchthavens of mengvormen van samenwerking, dan wel indien een afzonderlijke overige burgerluchthaven in de toekomst de grenswaarde van meer dan 5 miljoen passagiersbewegingen overschrijdt) voldoet aan de bepalingen van de richtlijn. Om te komen tot uniforme bepalingen voor Schiphol én de overige burgerluchthavens, wordt bij de implementatie voor de overige burgerluchthavens verwezen naar de bepalingen in de wet en het besluit voor Schiphol, voor zover deze verband houden met de richtlijn.

Een uitzondering op dit uitgangspunt vormen de eisen van de richtlijn inzake transparantie. Voor Schiphol wordt in de Wet luchtvaart een gescheiden administratie voor de luchtvaartactiviteiten verlangd (dual till-principe). Dit vergt een uitgebreid kostentoerekeningssysteem. Het opleggen van de verplichting aan de overige burgerluchthavens om een gescheiden administratie voor de luchtvaartactiviteiten (dual till) te voeren is niet in het belang van de gebruikers en brengt hoge administratieve lasten met zich mee voor de betreffende luchthaven. Voor de overige burgerluchthavens zou deze eis te vergaande consequenties hebben. In verband hiermee wordt bij de implementatie voor de overige burgerluchthavens uitgegaan van de bepalingen van de richtlijn. Deze bepalingen maken een interpretatie mogelijk op grond waarvan transparantie van opbrengsten en kosten voor het geheel van de luchtvaart en de commerciële, niet-luchtvaartactiviteiten (single till) kan worden gerealiseerd. Dit komt overeen met de huidige praktijk. Het staat een overige burgerluchthaven overigens volledig vrij er zelf voor te kiezen om een gescheiden administratie voor de luchtvaartactiviteiten (dual till) te voeren.

De wijzigingen in de wet en de daarmee samenhangende wijzigingen in het besluit hebben voor de luchtvaartsector op het moment dat de bepalingen van de onderhavige wet in werking treden geen additionele administratieve lasten tot gevolg. Voor Schiphol zijn de uit de implementatie voortvloeiende wijzigingen zeer beperkt.

Thans en op het moment dat de onderhavige wijzigingen van de wet en het besluit in werking zullen treden is de richtlijn niet van toepassing op de overige burgerluchthavens. Uitsluitend indien in een toekomstige situatie, waarin bijvoorbeeld wordt besloten tot de aanwijzing van een luchthavennetwerk of een verkeersverdeling tussen luchthavens, dan wel op het moment dat een van de overige burgerluchthavens de grenswaarde van meer dan vijf miljoen passagiers overschrijdt, is de richtlijn ook op deze luchthavens van toepassing. Een dergelijke toekomstige situatie is op dit moment niet voorzien.

Dit besluit leidt niet tot additionele administratieve lasten voor de burger of het bedrijfsleven. Omdat er geen effect is op de administratieve lasten heeft Actal besloten de regeling niet te selecteren voor advies. Het besluit brengt ook geen additionele nalevingskosten met zich mee zoals bedoeld in de bedrijfseffectentoets. Tenslotte is de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa), in het kader van de uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets (UHT), nagegaan welke consequenties het ontwerp-besluit heeft voor de benodigde personele capaciteit. Naar verwachting zal voor de uitvoering van het ontwerp-besluit geen extra personele capaciteit of aanvullend budget nodig zijn. Wel merkt de raad van bestuur van de NMa op dat wanneer in een toekomstig scenario één of meerdere overige

burgerluchthavens op enig moment uitstijgen boven het aantal van 5 miljoen passagiersbewegingen op jaarbasis, de bepalingen uit het wetsvoorstel en het besluit op deze luchthaven(s) van toepassing worden. Dat betekent dat de omvang van de toezichthoudende taak van de Raad op dat moment wordt uitgebreid. Dat is ook het geval in de situatie waarin een groep luchthavens wordt aangewezen als een luchthavennetwerk, of indien een verkeersverdeling tussen luchthavens wordt ingesteld, en tevens toestemming wordt verleend om een gemeenschappelijk en transparant tariefsysteem vast te stellen.

Na inwerkingtreding van de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML; Stb. 2008, 561) – nadat de «omzettingsbesluiten» zijn vastgesteld – komen de artikelen 8.53 en 8.72, eerste lid, in de plaats van het huidige artikel 36 van de Luchtvaartwet.

Tot dat moment zijn op grond van artikel 36 van de Luchtvaartwet exploitanten van luchthavens, die uitsluitend of mede zijn aangewezen voor openbaar burgerlijk verkeer, verplicht tarieven vast te stellen voor het gebruik dat luchtvaartuigen maken van de luchthaven en de opstellen die zich daarop bevinden. Op grond van het tweede lid van artikel 36 worden deze tarieven bij koninklijk besluit goedgekeurd.

Over het wijzigingsbesluit is met de luchtvaartsector overeenstemming bereikt.

In de memorie van toelichting bij het voorstel tot aanpassing van de Wet luchtvaart ten behoeve van de implementatie van de richtlijn is een transponeringstabel opgenomen, waarin is aangegeven in welk artikel van de wet respectievelijk het besluit de artikelen van de richtlijn zijn geïmplementeerd.

## **Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel I**

*A, B, D, E, G, I, K, en M*

De wet en de daarbij behorende lagere regelgeving, zoals het besluit, hebben betrekking op de «luchtvaartactiviteiten» van de luchthaven. Deze omvatten zowel het passagiers-, als ook het vrachtvervoer. Omdat de onderhavige richtlijn vrachtvervoer specifiek noemt, wordt in het besluit thans ook op een aantal plaatsen expliciete verwijzingen naar vrachtvervoer opgenomen.

*B, C en L*

De richtlijn bevat ten opzichte van het besluit enige aanvullende bepalingen met betrekking tot de consultatieprocedure, inzake het voorstel van de exploitant voor de vaststelling van tarieven en voorwaarden. Verder zijn aanvullende bepalingen opgenomen met betrekking tot een gemeenschappelijk en transparant systeem van luchthavengelden, onder meer in het kader van een luchthavennetwerk.

Deze bepalingen zijn opgenomen in de gewijzigde en nieuwe onderdelen van artikel 4, vierde lid, en in de nieuwe artikelen 4a en 14a.

### **Artikel II**

Overgangsrecht is opgenomen voor voorstellen voor tarieven en voorwaarden, waarvan reeds mededeling is gedaan aan de gebruikers voor de inwerkingtreding van dit besluit, voor aanvragen die voor dat tijdstip reeds bij de raad van bestuur van de NMa zijn ingediend en voor



tarieven en voorwaarden die reeds zijn vastgesteld. Voor deze gevallen blijft het oude recht van toepassing.

Ook de door de exploitant van de luchthaven voor inwerkingtreding van dit besluit vastgestelde tarieven behouden, tot het moment dat de nieuwe tarieven van kracht worden, hun geldigheid.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma