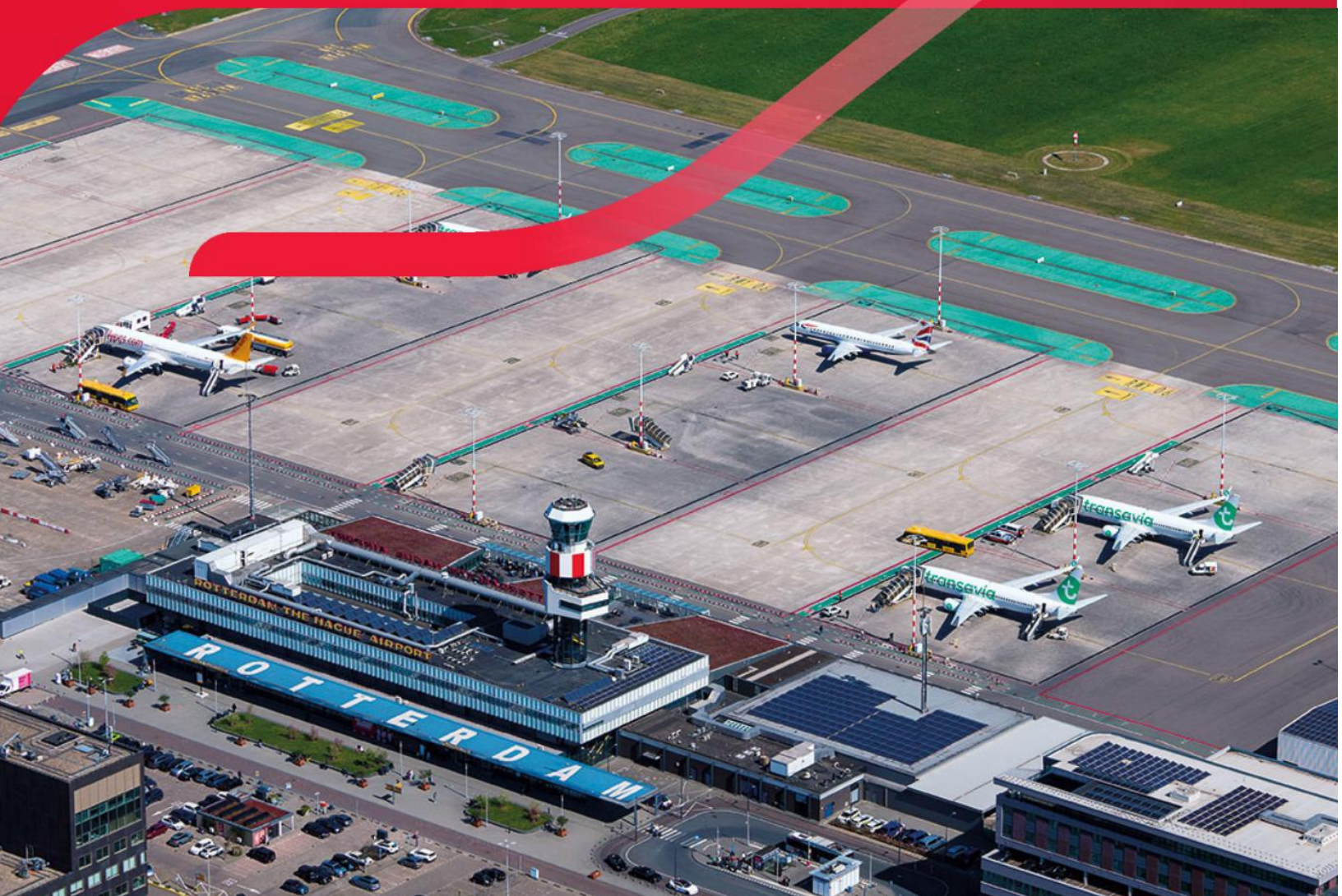
Rotterdam The Hague Airport

1 APRIL 2026

Havengeldregeling



Inhoudsopgave 1

Rotterdam The Hague Airport tarieven en voorwaarden

Artikel 1	Begripsbepalingen	3
Artikel 2	Vergoedingen voor landen en starten	6
Artikel 2.1	Vergoeding naar massa	7
Artikel 2.2	Vergoeding naar geluid	7
Artikel 2.3	Vergoeding naar tijdstip	8
Artikel 2.4	Vergoeding naar bezetting	9
Artikel 2.5	Vergoeding naar ruimbagage	9
Artikel 3	Passagier gerelateerde vergoedingen	10
Artikel 4	Vergoedingen voor vliegtuig parkeren	10
Artikel 5	Maandabonnement parkeren	11
Artikel 6	Vrijstelling bij terugkeer	11
Artikel 7	Vergoedingsverplichtingen	12
Artikel 8	Omzetbelasting	13
Artikel 9	Toepasselijk recht en geschillenregeling	13
Artikel 10	Aanleveren vlootgegevens	13
Artikel 11	Aansprakelijkheid	15
Artikel 12	In werking treden	15

Heffingen en belastingen op Rotterdam The Hague Airport **16**

Slot Allocation fee	16
Vliegbelasting	16
Algemene informatie	17

Bijlage I Vangnettabel ten behoeve van de vergoeding naar geluid 18

Rotterdam Airport B.V.

Rotterdam The Hague Airport Tarieven en Voorwaarden

De besloten vennootschap Rotterdam Airport, namens de naamloze vennootschap Luchthaven Schiphol exploitant van de luchthaven “Rotterdam The Hague Airport”;

Gelet op artikel 8.73 in combinatie met 8.53 van de Wet luchtvaart;

STELT VAST:

Tarieven en voorwaarden voor de activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van het gebruik van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport door luchtvaartmaatschappijen, alsmede personen of rechtspersonen die vluchten uitvoeren, niet zijnde luchtvaartmaatschappijen.

Rotterdam The Hague Airport Tarieven en Voorwaarden

Artikel 1 Begripsbepalingen

Er wordt verstaan onder:

a. De luchthaven	De luchthaven “Rotterdam The Hague Airport”.
b. De exploitant	De exploitant van de luchthaven, namens de N.V. Luchthaven Schiphol: Rotterdam Airport B.V, handelend onder de naam Rotterdam The Hague Airport.
c. Gebruiker	Een luchtvaartmaatschappij, alsmede een persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert, niet zijnde een luchtvaartmaatschappij.
d. Etmaal	Tijdsruimte van 24 uren, te rekenen vanaf het tijdstip van landing van een vliegtuig op de luchthaven Rotterdam.
e. Vliegtuig	Luchtvaartuig zwaarder dan lucht en voorzien van een voortstuwingsinrichting.
f. Massa	De maximaal gecertificeerde startmassa, dat wil zeggen de maximaal toegelaten totaalmassa waarmee het vliegtuig in overeenstemming met het bewijs van luchtwaardigheid onder de meest gunstige omstandigheden mag starten (MTOW). Hierbij wordt een massa van minder dan 1.500 kg beschouwd als 1.000 kg.
g. Bewijs van Luchtvaardigheid	Het geldige, door de bevoegde autoriteiten voor het vliegtuig afgegeven bewijs van Luchtwaardigheid, dan wel het ingevolge internationale overeenkomst door de bevoegde autoriteiten afgegeven bewijs van gelijkstelling. Voor de toepassing wordt onder bewijs van Luchtwaardigheid mede verstaan de krachtens dit bewijs op het vliegtuig betrekking hebbende gebruiksbeperking (zoals het maximaal toegelaten totaalgewicht, vastgelegd in het door

	de bevoegde autoriteiten goedgekeurde vlieghandboek (Flight Manual)).
h. Landing	Een vliegtuigbeweging waarbij de baan wordt aangevlogen. Hiertoe worden ook schijnlandingen, overshoots en low passes gerekend.
i. Vlucht	De verplaatsing van het vliegtuig gedurende het tijdsverloop dat het in beweging komt met de bedoeling om op te stijgen, tot het ogenblik dat het weer tot volledige stilstand is gekomen na de landing.
j. Overlandvlucht	Een vlucht waarbij het vliegtuig landt op een ander luchtvaartterrein dan dat vanwaar het is opgestegen. Vluchten met een hefschroefvliegtuig worden tevens aangemerkt als overlandvlucht als hierbij zonder een landing uit te voeren, personen of andere ladingen worden afgeleverd of aan boord genomen.
k. Terreinvlucht	Een vlucht, na welke het vliegtuig landt op het zelfde luchtvaartterrein vanwaar het is opgestegen zonder een tussenlanding te hebben uitgevoerd op een andere plaats en niet zijnde een overlandvlucht.
l. Vliegtuig parkeren	Het in de buitenlucht doen verblijven van een vliegtuig op een locatie in eigendom van en gelegen op de luchthaven Rotterdam.
m. Eigenaar	De eigenaar, houder en gebruiker van een vliegtuig, c.q. hun respectievelijke gemachtigden.
n. Passagier	Inzittende van een vliegtuig, niet behorende tot het boordpersoneel.
o. Transitpassagier	Een passagier die met een doorgaande vlucht op de luchthaven aankomt en daarna met hetzelfde vliegtuig, of met een wegens storing vervangend vliegtuig, van de luchthaven vertrekt zonder het douanegebied verlaten te hebben.

p. Transferpassagier	Een passagier die op de luchthaven aankomt en vertrekt met een ander vliegtuig of met hetzelfde vliegtuig met een ander vluchtnummer en voor wie het overstappen (luchthaven van herkomst luchthaven van bestemming) de belangrijkste reden voor het gebruik van de luchthaven is, waarbij de tijdsruimte tussen de aankomende vlucht en de vertrekkende vlucht maximaal 24 uur bedraagt.
q. Dienstpassagier	Functionaris van een luchtvaartmaatschappij die uitsluitend voor maatschappijdoeleinden van de luchthaven vertrekt, mits het karakter van zijn reis duidelijk op het passagebiljet tot uitdrukking is gebracht. Houders van zogenaamde vrije tickets worden eveneens tot de categorie dienstpassagiers gerekend.
r. Staatstoestellen	Toestellen gebruikt door militaire, douane en politiediensten.
s. Hoofdstuk 2 vliegtuig	Een civiel subsonisch vliegtuig, gecertificeerd op grond van de standaards zoals naar verwezen in Annex 16, volume 1, Chapter 2, to the ICAO Convention (Fifth Edition, 2008).
t. Lawaaiige hoofdstuk 3 vliegtuigen	Vliegtuigen met een straalaandrijving als bedoeld bedoeld in ICAO Annex 16, Boekdeel 1, deel 2, hoofdstuk 3: waarvan het verschil tussen de som van de gecertificeerde geluidsniveaus en de som van het hoofdstuk 3 limietwaarden minder dan 5 EPNdB is.
u. Hoofdstuk 4 Vliegtuig	Een civiel subsonisch vliegtuig, gecertificeerd op grond van de standaards zoals naar verwezen in Annex 16, volume 1, Chapter 4, to the ICAO convention (fifth edition, 2008).
v. Stil hoofdstuk 3 vliegtuig	Alle hoofdstuk 3 toestellen welke niet vallen onder lawaaiige hoofdstuk 3.

w. Hoofdstuk 14 vliegtuig	Een civiel subsonisch vliegtuig, gecertificeerd op grond van de standaards zoals naar verwezen in Annex 16, volume 1, Chapter 14, to the ICAO convention (eighth edition, July 2017). Alsmede ieder hoofdstuk3 of hoofdstuk 4 vliegtuig waarbij het verschil tussen de drie EPNdB-limietwaarden en de drie EPNdB-certificatiewaarden tenminste 17dB bedraagt.
x. Lading	Bagage, vracht en post.

Artikel 2 Vergoedingen voor landen en starten

Lid 1
Voor het landen en starten met een vliegtuig op de luchthaven is aan de exploitant een vergoeding verschuldigd, waarvan de hoogte wordt bepaald door het gewicht van het vliegtuig en waarbij gedifferentieerd wordt op basis van de navolgende factoren:

I De massa van het vliegtuig (hierna te noemen de vergoeding naar massa);

II De geluidscertificatie van het vliegtuig (hierna te noemen de vergoeding naar geluid)

III Het tijdstip van aankomst en vertrek op de luchthaven (hierna te noemen de vergoeding naar tijdstip); en

IV Het aantal passagiers dat zich aan boord bevindt bij de start of landing gedeeld door de capaciteit van het aantal stoelen aan boord; (hierna te noemen de vergoeding naar bezetting)

Lid 2
Bij de berekening van de in het eerste lid sub I, II en III van dit artikel bedoelde vergoedingen wordt een onderscheid gemaakt naar overland-, terrein- en vrachtvluchten.

Artikel 2.1 Vergoeding naar massa

De vergoeding naar de massa van het vliegtuig wordt als volgt berekend:

Sub 1
Voor zowel een overlandvlucht als een terreinvlucht bedraagt de verschuldigde vergoeding naar massa voor één start of landing:

a. Voor vliegtuigen met een massa tot en met 6.000 kg: €8,40 per 1.000 kg massa of gedeelte daarvan, met een maximum van €33,34 en met een minimum van €12,57.
b. Voor vliegtuigen met een massa van meer dan 6.000 kg doch niet meer dan 20.000 kg: €29,49 vermeerderd met €4,67 voor iedere 1.000 kg massa of gedeelte daarvan waarmee de massa de 6.000 kg te boven gaat, met een maximum van €93,57 en met een minimum van €35,67.
c. Voor vliegtuigen met een massa van meer dan 20.000 kg: €93,57 vermeerderd met €6,31 voor iedere 1.000 kg massa of gedeelte daarvan waarmee de massa de 20.000 kg te boven gaat.

Sub 2
Ingeval dat voor een vliegtuig een maandabonnement parkeren (zoals bedoeld in artikel 5 van deze regeling) is afgesloten bedraagt de verschuldigde vergoeding naar massa voor één start of landing van zowel een overland- als een terreinvlucht €4,13 per 1.000 kg massa of gedeelte daarvan, met een minimum van €6,18.

Artikel 2.2 Vergoeding naar geluid

Lid 1
De vergoeding naar geluid is gekoppeld aan de mate waarin individuele vliegtuigen beslag leggen op de beschikbare capaciteit binnen de grenswaarden voor de geluidbelasting, die voor Rotterdam The Hague Airport zijn vastgesteld. De vergoeding naar geluidscategorie is een aanpassing op de vergoeding naar massa, zoals dat volgt uit artikel 2.1. Sub 1 van deze regeling.

Voor straalvliegtuigen is de differentiatie als volgt:

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Hoofdstuk-2 en lawaaiige hoofdstuk-3 vliegtuig	500%	500%	500%	500%	500%	500%	500%
Stil hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4 vliegtuig	101%	101%	102%	112%	112%	106%	100%
Hoofdstuk 14 vliegtuig	80%	85%	85%	90%	90%	90%	100%

Lid 2
De vergoedingen voor helikopters worden niet gedifferentieerd (100%).

Lid 3.
In afwijking van lid 2 wordt voor propellervliegtuigen met een maximaal gecertificeerde startmassa van ten hoogste 6.000 kg, waarvoor geen maandabonnement parkeren als bedoeld in artikel 5 is afgesloten, de vergoeding naar geluid vastgesteld als een aanpassing op de vergoeding naar massa als bedoeld in artikel 2.1 sub 1. De aanpassing wordt bepaald op basis van de voor het vliegtuig vastgestelde geluidscategorie, waarbij de volgende percentages van toepassing zijn:

Start- en landingsgeld kleine luchtvaart zonder maandcontract, t/m 6.000 kg

Geluidscategorie	**Differentiatie t.o.v. basis**
K1 of geen categorie	40%
K2	20%
K3	10%
K4	5%
K5	0%
K6	0%
K7	–5%
K8	–10%

Tabel indeling in vliegtuigen in categorieën

Categorie	**Certificatie niveau namens H6 (dBA(A))**	**Certificatie niveau volgens H10 (dBA(A))**
1	Geluidsniveau >78	Geluidsniveau >82,3
2	78≥ geluidsniveau > 75	82,3 ≥ geluidsniveau > 79,6
3	75 ≥ geluidsniveau > 72	79,6 ≥ geluidsniveau > 76,9
4	72 ≥ geluidsniveau > 69	76,9 ≥ geluidsniveau > 74,2
5	69 ≥ geluidsniveau > 66	74,2 ≥ geluidsniveau > 71,6
6	66 ≥ geluidsniveau > 63	71,6 ≥ geluidsniveau > 68,9
7	63 ≥ geluidsniveau > 60	68,9 ≥ geluidsniveau > 66,2
8	Geluidsniveau ≤ 60	Geluidsniveau ≤ 66,2

Geluidscategorie
Voor in Nederland geregistreerde vliegtuigen staat de geluidsklasse op het certificaat van het vliegtuig. Deze zijn ook terug te vinden op de website van ILT onder luchtvaarttuigregister. Luchtvaartuigregister | Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De geluidscategorie van een vliegtuig is gebaseerd op de geluidswaarden zoals vastgesteld in het officiële geluidscertificaat (EASA Form 45). Dit certificaat maakt onderdeel uit van het luchtwaardigheidsdossier van het vliegtuig en bevat de gecertificeerde geluidsniveaus (EPNdB) tijdens start, zijlijn en nadering.

Voor in Nederland geregistreerde vliegtuigen is deze informatie vastgelegd in het luchtvaartuigregister van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Gebruikers kunnen de geluidscategorie aldus terugvinden in het geluidscertificaat van het betreffende vliegtuig.

Lid 4
Indien niet of niet tijdig wordt voldaan aan de onder dit artikel omschreven procedures, zal door de exploitant de hoogste geluidscategorie worden bepaald op basis van de meest lawaaiige configuratie van het betreffende vliegtuigtype.

Artikel 2.3 Vergoeding naar tijdstip

Lid 1
Het tijdstip van aankomst en vertrek op de luchthaven plaatsvindt bepaalt mede welke vergoeding verschuldigd is. De vergoeding naar tijdstip is een aanpassing op de vergoeding naar massa en wordt berekend op basis van landings- en starttijden op de baan, lokale tijd.

De hoogte van de verschuldigde vergoeding wordt berekend volgens onderstaande tabellen. Deze gelden voor vliegtuigen met een massa van meer dan 20.000 kg.

Start - en landingsgelden %			06.31-06.59	07.00-07.59	08.00-20.59	21.00-21.59	22.00-22.29	22.30-22.59	23.00-23.29	23.30-06.30
Ma - vrij	Vertrek	Zomer seizoen	400%	120%	100%	200%	400%	400%	800%	800%
Za	Vertrek		400%	150%	100%	200%	400%	400%	800%	800%
Zon	Vertrek		400%	200%	100%	200%	400%	400%	800%	800%
Alle dagen	Aankomst		400%	200%	100%	100%	100%	150%	400%	800%

Start - en landingsgelden %			06.31-06.59	07.00-07.59	08.00-20.59	21.00-21.59	22.00-22.29	22.30-22.59	23.00-23.29	23.30-06.30
Ma - vrij	Vertrek	Winter seizoen	400%	100%	100%	200%	400%	400%	800%	800%
Za	Vertrek		400%	100%	100%	200%	400%	400%	800%	800%
Zon	Vertrek		400%	150%	100%	200%	400%	400%	800%	800%
Alle dagen	Aankomst		400%	200%	100%	100%	100%	150%	400%	800%

IATA Zomerdienstregeling - begint op de laatste zondag van maart en eindigt op de laatste zaterdag van oktober.
IATA-winterdienstregeling - begint op de laatste zondag van oktober en eindigt op de laatste zaterdag van maart.

Lid 2
Het minimumtarief tussen 23.00 en 07.00 bedraagt €284,54.

Lid 3
De vergoeding naar tijdstip wordt bepaald naar aanleiding van de baantijden geregistreerd door de Luchtverkeersleiding Nederland.

Artikel 2.4 Vergoeding naar bezetting

De vergoeding naar bezetting is een aanpassing op de vergoeding naar massa, zoals dat volgt uit artikel 2.1. sub 1 van deze regeling**.** De differentiatie is bedoeld om het aantal passagiers per vlucht (de bezettingsgraad) te verhogen. De vergoeding geldt vanaf een massa van meer dan 4.000 kg.

Lid 1
De vergoeding naar bezetting wordt als volgt berekend:
Het aantal passagiers aan boord, van de start of landing / capaciteit aantal stoelen aan boord

Zomerseizoen

Bezetting %	Correctie
minder dan 50%	140%
50 tot 60%	130%
60 tot 70%	120%
70 tot 80%	110%
80% of meer	100%

Winterseizoen

Bezetting %	Correctie
minder dan 50%	130%
50 tot 60%	120%
60 tot 70%	110%
70 tot 80%	100%
80% of meer	100%

Lid 2
In afwijking van lid 1 wordt voor een vliegtuig boven de 4.000 kg met minder dan 20 stoelen aan boord, gedurende het zomerseizoen de toeslag van 140% berekend op de start of landing. Gedurende het winterseizoen is de toeslag 130% op de start of landing.

Artikel 2.5 Vergoeding naar ruimbagage

Ter vergoeding van het gebruik van de infrastructurele faciliteiten omtrent ruimbagage bedraagt de vergoeding € 1,50 per stuk ruimbagage. Deze vergoeding geldt alleen voor vertrekkende vluchten.

Lid 1
De gebruiker is verantwoordelijk voor de volledige en tijdige aanlevering van bagagegegevens. Gegevens dienen op de dag van uitvoering aangeleverd te worden. Indien de gegevens niet aangeleverd zijn, zal de luchthaven uitgaan van één koffer per zitplaats aan boord.

Artikel 3: Passagier gerelateerde vergoedingen

Lid 1
De in artikel 2 lid 1 sub IV bedoelde vergoeding naar passagiers bedraagt €25,17 per vertrekkende passagier.
De in dit lid beschreven vergoeding is niet verschuldigd voor:

a. Transit-passagiers
b. Transfer-passagiers
c. Dienst-passagiers
d. Passagiers beneden de leeftijd van 2 jaar
e. Passagiers die aan boord zijn van een vliegtuig met een massa tot en met 2.000 kg

In verband met EU-Verordening 1107/2006 (PRM-Verordening) “Passengers Reduced Mobility” is Rotterdam The Hague Airport verplicht aanvullende maatregelen te nemen ten behoeve van de dienstverlening aan passagiers met een beperkte mobiliteit te begeleiden. Deze extra kosten moeten conform deze regeling inzichtelijk gemaakt worden. Rotterdam The Hague Airport heeft ervoor gekozen dit te doen door een toeslag van €3,24 per vertrekkende passagier. Deze toeslag is reeds verwerkt in de bovenstaande vergoeding van €25,17 per vertrekkende passagier welke derhalve is opgebouwd uit €21,93 vergoeding per passagier + €3,24 voor de dienstverlening in het kader van de PRM-Verordening.

Lid 2
Bovenop de in lid 1 genoemde vergoeding wordt voor passagiers als bedoeld in lid 1 een veiligheidstoeslag geheven van €14,34 per vertrekkende passagier. Voor vluchten die uitgevoerd worden met vliegtuigen met een massa van meer dan 21.000 kg geldt dat voor alle vertrekkende passagiersvluchten minimaal voor 10 passagiers veiligheidstoeslag geheven wordt.

Lid 3
De verschuldigde vergoeding naar passagiers is verschuldigd door de eigenaar van het vliegtuig en mag niet afzonderlijk van de passagiers worden geïnd.

Artikel 4: Vergoedingen voor vliegtuig parkeren

Lid 1
Voor het doen verblijven van een vliegtuig op de voor algemeen gebruik bestemde gedeelten van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport is per etmaal of gedeelte daarvan parkeergeld verschuldigd overeenkomstig het hierna bepaalde.

a. Het parkeergeld bedraagt €2,89 per 1.000 kg massa of gedeelte daarvan met een minimum van €19,28.
b. Geen vergoeding is verschuldigd indien het parkeren plaatsvindt gedurende een periode korter dan 6 uur volgend op de landing.
c. Indien het verblijf van het vliegtuig wordt onderbroken voor het uitvoeren van een terreinvlucht anders dan een reclamesleepvlucht wordt dat verblijf voor de berekening van de parkeergelden niet als onderbroken beschouwd.

Artikel 5: Maandabonnement parkeren

Lid 1
De gebruiker van een burgerluchtvaartuig, kan voor het doen verblijven van zulk een vliegtuig op het luchtvaartterrein een maandabonnement parkeren aanvragen. Maandabonnementen kunnen alleen worden afgesloten voor vliegtuigen met een massa van maximaal 2.000kg en waarvan de oppervlakte niet meer dan 200 m^2 bedraagt en welke als stil kan worden aangemerkt. Onder stille vliegtuigen in dit kader wordt verstaan vliegtuigen die tenminste aan één van de onderstaande eisen voldoen:

- Voor een vliegtuig dat gecertificeerd is conform ICAO Annex 16, hoofdstuk 6 een geluidsniveau van ten hoogste 68,9 dB(A)
- Voor een vliegtuig dat gecertificeerd is conform ICAO Annex 16, hoofdstuk 10 een geluidsniveau van ten hoogste 74,1 dB(A)e

Lid 2
Behoudens in geval van verlenging eindigt een maandabonnement een maand na datum waarop het is ingegaan.

Lid 3
Voor een maandabonnement parkeren bedraagt het tarief €289,17 per maand.

Artikel 6: Vrijstelling bij terugkeer

Indien een vliegtuig, na van de luchthaven te zijn opgestegen, hierop, zonder een ander luchtvaartterrein te hebben aangedaan, wegens slechte weersomstandigheden, motorstoring of andere onvoorziene oorzaken terugkeert, is de in lid 1 van artikel 2 genoemde vergoeding niet verschuldigd.

Artikel 7: Vergoedingsverplichtingen

Lid 1
1. Voor betaling van de in deze regeling bedoelde vergoedingen zijn hoofdelijk aansprakelijk de eigenaar van het vliegtuig (als bedoeld in artikel 1 sub m), met inachtneming van het bepaalde in artikel 10.
2. Alle in deze regeling genoemde tarieven zijn exclusief daarover eventueel verschuldigde belastingen c.q. heffingen.
3. De genoemde tarieven zijn exclusief de kosten voor het verlenen van enigerlei hulp bij het stallen, parkeren (met inbegrip van verankeren), aankomst en vertrek van het vliegtuig.

Lid 2
Alle verschuldigde vergoedingen dienen voor het vertrek van het vliegtuig met creditcard of debitcard te worden voldaan bij Rotterdam Airport B.V. dan wel voor het vertrek van het vliegtuig te zijn bijgeschreven op de bankrekening van Rotterdam Airport B.V.

Lid 3
In het geval dat op het moment van vertrek het bedrag van de verschuldigde vergoedingen niet kan worden vastgesteld, kan de exploitant een voorlopig bedrag vaststellen dat ten hoogste het bedrag is van de vermoedelijke verschuldigde vergoedingen. Dit voorlopig gevorderde bedrag wordt in mindering gebracht op het definitief vastgestelde bedrag van de verschuldigde vergoeding.

Lid 4

In afwijking van het gestelde onder lid 2 en 3 kan de exploitant een betalingstermijn van 21 dagen toestaan na de dagtekening van de nota. Bij overschrijding van de toegestane betalingstermijn wordt een rentevergoeding van 1% op maandbasis in rekening gebracht. De exploitant kan te allen tijde deze betalingstermijn intrekken indien betalingsgedrag of kredietwaardigheid van de eigenaar van het vliegtuig daartoe aanleiding geeft.

Lid 5
Reclames op facturen moeten door de eigenaar binnen 30 dagen na de dagtekening van de nota geschieden. Wijziging van het factuurbedrag of opschorting van betaling wordt onder geen beding toegestaan, noch het zonder vooroverleg terugzenden van de factuur.

Artikel 8: Omzetbelasting

Lid 1
Omzetbelasting (BTW) dient ingevolge de Nederlandse belastingwetgeving (Wet Omzetbelasting 1968) te worden geheven over alle genoemde tarieven en bedragen.

Lid 2
Voor gebruikers welke de beschikking hebben over een Air Operator Certificate (AOC) wordt een nultarief gehanteerd, mits het vliegtuig door de gebruiker als openbaar vervoersmiddel in het internationale verkeer wordt geëxploiteerd.

Artikel 9: Toepasselijk recht en geschillenregeling

Lid 1
Op alle uit deze havengeldregeling en andere voortvloeiende rechten, verplichtingen en geschillen is bij uitsluiting Nederlands recht van toepassing.

Lid 2
Geschillen worden onderworpen aan het oordeel van de daartoe bevoegde rechter binnen de Rechtbank Rotterdam.

Artikel 10: Aanleveren vlootgegevens

Lid 1
Door of namens de eigenaar van een vliegtuig welke deelneemt aan het luchtverkeer dient aan de exploitant een volledige opgave van zijn vliegtuig(en) te worden verstrekt, welke de volgende gegevens bevat:

1. Fabrikant, type en model

2. Nationaliteits- en inschrijvingskenmerk (vliegtuigregistratie)
3. MTOW (in kilo's)
4. Aantal (betaalde) zitplaatsen aan boord
5. Geluidswaarden (EPNdB Fly-over, Lateral en Approach)
6. Motortype

Lid 1a
Vlootgegevens dienen 1 maand voor de uitvoering van vluchten te worden aangeleverd. Updates van vlootgegevens dienen te worden aangeleverd zodra de gegevens beschikbaar zijn. Updates ontvangen na 12:00 uur lokale tijd op de dag voor uitvoering van een vlucht zullen worden genegeerd voor de dag van uitvoering.

Lid 2
Ten einde de geldigheid van het MTOW, de geluidswaarden en het motortype aan te tonen moet deze opgave vergezeld zijn van het officiële geluidscertificaat (EASA Form 45).

Indien geen officieel geluidscertificaat (EASA Form 45) van het betreffende toestel is opgemaakt, moeten afdrukken van de volgende bladzijden uit het door het bevoegde gezag goedgekeurde vlieghandboek (approved Aircraft Flight Manual) worden verstrekt:

1. De sectie met gebruiksbeperkingen (Limitations) waarop het MTOW staat. Indien van toepassing: bij meerdere MTOW's (met name US DoT) wordt het zwaarst mogelijke MTOW gehanteerd.
2. De sectie waarin het vliegtuig, de geïnstalleerde motoren en de geluidswaarden worden beschreven (Appendices and supplements external noise).
3. De sectie met de lijst van geldige bladzijden (List of Valid Pages, Log of pages), met datum en serienummer(s) (Airplane Serial Number Effectivity).

Lid 3
Alle mogelijke mutaties in de in lid 1 van dit artikel beschreven vlootgegevens dienen onder verstrekking van de in lid 2 genoemde documenten onmiddellijk te worden gemeld bij de exploitant.

Lid 3a
De eigenaar is en blijft verantwoordelijk voor de juiste, volledige en tijdige aanlevering van de gegevens, zelfs in het geval een derde partij uit naam van de eigenaar de gegevens verstrekt.

Lid 4
Indien niet of niet tijdig wordt voldaan aan de onder dit artikel omschreven procedures, zal door de exploitant het hoogste gewicht worden berekend van een

bekend overeenkomstig vliegtuigtype, dan wel zal de geluidscategorie worden bepaald op basis van de meest lawaaiige configuratie van het betreffende vliegtuigtype (zie de vangnettabel in Bijlage I, gebaseerd op de EASA Certification Noise levels), dan wel het aantal zitplaatsen aan boord zal worden berekend aan de hand van de stoelconfiguratie van het overeenkomstig vliegtuigtype. Indien het MTOW voor bepaalde vliegtuigtypen niet is gecertificeerd, zal de heffing plaatsvinden op basis van het 'maximum design taxiweight', dan wel het 'maximum flight weight with flaps in take-off position'.

Artikel 11: Aansprakelijkheid

Lid 1

a. De exploitant is niet aansprakelijk voor enige schade, door of tijdens het verblijf op de luchthaven en in de zich daarop bevindende vliegtuigloodsen en andere gebouwen aan een vliegtuig, deszelfs uitrusting of lading; dan wel aan de eigendommen van de bemanning of passagiers van een vliegtuig ontstaan, of voor persoonlijk letsel door of tijdens dat verblijf aan de bemanning of passagiers overkomen; zij is evenmin aansprakelijk voor enige vermissing welke op de luchthaven en in de zich daarop bevindende vliegtuigloodsen en andere gebouwen mocht plaatsvinden.
b. Het in sub a. bepaalde geldt niet indien en voor zover er aan de zijde van de exploitant sprake is van opzet c.q. grove schuld.

Lid 2

De exploitant aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de schade, welke mocht ontstaan doordat de luchthaven, een gedeelte daarvan, of des zelfs de accommodatie naar het oordeel van de exploitant of enige andere instantie tijdelijk niet ter beschikking kon worden gesteld.

Lid 3

De eigenaar van een vliegtuig is tegenover de Exploitant aansprakelijk voor alle schade, welke door zijn vliegtuig aan de eigendommen van de exploitant mocht worden toebracht. Hij vrijwaart de exploitant voor alle aanspraken welke derden jegens de exploitant geldend zouden kunnen maken ter zake van schade door het betrokken vliegtuig aan personen en/of aan eigendommen van derden toegebracht.

Artikel 12: In werking treden

Deze havengeldregeling treedt in werking op 1 april 2026. Op dezelfde datum wordt de havengeldregeling, zoals van kracht vanaf 1 april 2025 buiten werking gesteld.

Naast de havengeldregeling is er een network quality support beschikbaar. Deze is op te vragen via marketing@rtha.com.

Rotterdam Airport B.V.,
De Directie

Heffingen en belastingen op Rotterdam The Hague Airport

Op deze pagina wordt een toelichting gegeven op de heffingen en belastingen, niet zijnde (luchthavengelden-)tarieven en voorwaarden, die van kracht zijn op de luchthaven Rotterdam The Hague Airport en waarvan de facturering en inning plaats vindt door de luchthaven. Het betreft de heffingen en belastingen die van overheidswege worden opgelegd of die in samenwerking met de luchtvaartmaatschappijen zijn vastgesteld.

Slot Allocation Fee

Per 1 april 2020 is de organisatiestructuur van Airport Coordination Netherlands (ACNL) gewijzigd. In plaats van een stichting, is ACNL veranderd in een onafhankelijk bestuursorgaan. ACNL wordt gefinancierd door een slot allocation fee waarvan 50% wordt betaald door luchtvaartmaatschappijen en 50% door luchthavens. Luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van luchthaven onder de coördinatie van ACNL, dienen een slot allocation fee te betalen per vliegbeweging. Van 1 april 2026 tot 31 maart 2027 bedraagt de slot allocation fee € 1,71 per vliegbeweging (landing of start). De slot allocation fee wordt gefactureerd door de gecoördineerde luchthaven.

Vliegbelasting

Per 1 januari 2021 geldt er een vliegbelasting voor alle passagiers die vertrekken vanaf een Nederlandse luchthaven. De vliegbelasting voor 2026 bedraagt € 30,25 per persoon per vlucht. Transferpassagiers en kinderen jonger dan 2 jaar betalen deze belasting niet. De vliegbelasting wordt gefactureerd door de gecoördineerde luchthaven.

De vliegbelasting wijzigt normaliter per 1 januari van het volgende jaar.

Algemene informatie

Rotterdam The Hague Airport

Adres	Rotterdam Airportplein 60 3045 AP Rotterdam
Correspondentieadres	Postbus 12025 3004 GA Rotterdam
Bankrelaties	ABN-AMRO Bank Postbus 283 1000 EA Amsterdam BIC: ABNANL2A IBAN: NL63ABNA0504934090
Handelsregister	nr. 24180117

Relevante afdelingen

Operations	Telefoon	010 446 3450
	E-mail	operations@rtha.com

BIJLAGE I Vangnettabel ten behoeve van de vergoeding naar geluid

Hoofdstuk II & III (lawaaiig)	Hoofdstuk III (stil) & IV	Hoofdstuk XIV
Airbus A300	Airbus A318	Airbus A220
Airbus A310	Airbus A319	Airbus A319NEO
	Airbus A320	Airbus A320NEO
	Airbus A321	Airbus A321NEO
	Airbus A330	Airbus A330NEO
	Airbus A340	Airbus A350
Boeing 727	Boeing 717	Boeing 737-MAX
Boeing 737-200/300/400/500	Boeing 737-600/700/800/900	Boeing 787
Boeing 747	Boeing 777-200/300ER	
Boeing 757		
Boeing 767		
Boeing 777		
Antonov alle typen	Bombardier niet vermelde typen	Bombardier CL-850 Challenger
Aerospatiale alle typen	Cirrus SF-50	
BAC alle typen	Eclipse 500	
BAe alle typen	HondaJet HA420	
Beechcraft alle typen	Pilatus PC-24	
Canadair Challenger alle typen		
Cessna niet vermelde typen	Cessna 510/525B/680A	Cessna 525C/700
Dornier alle typen		
Embraer niet vermelde typen	Embraer EMB-500/550	Embraer 190-E2/195-E2
Dassault niet vermelde typen	Dassualt Falcon 7X/8X	
Fokker alle typen		
Gulfstream niet vermelde typen	Gulfstream G-VI & G-150	Gulfstream GVII-G-500/600/700 & G-280
Hawker niet vermelde typen	Hawker 900XP & 4000 Horizon	
IAI alle typen		
Ilyushin alle typen		
Learjet alle typen		
Lockheed alle typen		
McDonnell Douglas alle typen		
Mitsubishi alle typen		
Raytheon alle typen		
Sukhoi alle typen		
Tupolev alle typen		
Alle niet vermelde typen		