

**PPR REGELING  
ZAKELIJKE EN ALGEMENE LUCHTVAART  
EINDHOVEN AIRPORT**

**Eindhoven, September 2017**

## Inhoudsopgave

<b>1) Toepassingsbereik</b>	<b>blz. 3</b>
<b>2) Definities</b>	<b>blz. 3</b>
<b>3) Capaciteit</b>	<b>blz. 4</b>
<b>4) Verdeling PPR's</b>	<b>blz. 4</b>
<b>5) Aanvragen PPR's</b>	<b>blz. 4</b>
<b>6) Procedure toewijzing PPR's</b>	<b>blz. 5</b>
<b>7) Overige bepalingen</b>	<b>blz. 5</b>
<b>Toelichting</b>	<b>blz. 7</b>

## **1. Toepassingsbereik**

- 1.1 EANV stelt deze regeling vast die van toepassing is op alle civiele vliegbewegingen in de categorie niet-handelsverkeer, namelijk algemene luchtvaart inclusief zakelijke luchtvaart, met civiele straalvliegtuigen, helikopters en propeller vliegtuigen.
- 1.2 Deze regeling treedt in werking op 01 oktober 2017 om 00.01 uur LT.
- 1.3 Een aanvraag voor een PPR wordt niet gedaan zonder kennisname van deze regeling.
- 1.4 In deze regeling komt het begrip "PPR" overeen met een vliegtuigbeweging (start of landing) van elk type luchtvaartuig, ongeacht het startgewicht of de aandrijving ervan.

## **2. Definities**

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. Prior Permission Requested ("PPR"): door EANV gegeven toestemming om op een welbepaalde datum en tijd de voor de uitvoering van een vlucht noodzakelijke luchthaveninfrastructuur voor niet-handelsverkeer (aangewezen terminal en platform) en de start-en landingsbaan te gebruiken om te landen of op te stijgen, zoals toegewezen door EANV.
- b. "EANV": Eindhoven Airport N.V., exploitant van het civiele gedeelte van de militaire luchthaven Eindhoven.
- c. "Commercial Aviation" ("handelsverkeer"): vluchten uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij die geregelde diensten dan wel geplande niet-geregelde diensten of ad hoc vervoer aanbiedt, en/of vracht, en/of post, inclusief positioning vluchten die direct zijn gerelateerd aan deze vluchten.<sup>1</sup>
- d. "General Aviation" ("algemene luchtvaart"): een operatie met een civiel luchtvaartuig, al dan niet tegen vergoeding of de betaling van huur, anders dan handelsverkeer<sup>2</sup>.
- e. "Business Aviation" ("zakelijke luchtvaart")<sup>3</sup>: die sector van de algemene luchtvaart ("general aviation") die betrekking heeft op de exploitatie of het gebruik van vliegtuigen door ondernemingen voor het vervoer van passagiers (waaronder het uitvoeren van taxidiensten of goederen als onderdeel van hun bedrijfsvoering; de piloten hebben minimaal een geldig bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger met kwalificatie voor het vliegen op instrumenten). De vluchten zijn over het algemeen niet toegankelijk voor het publiek.

- f. “Gegadigde”: een natuurlijk of rechtspersoon die in het kader van algemene of zakelijke luchtvaart met een vliegtuig voor een bepaalde dag en tijd een PPR op Eindhoven Airport wenst te verkrijgen en daarmee zich verbindt deze regeling getrouw na te komen.
- g. Home based carrier’: Een luchtvaartmaatschappij met een geparkeerd vliegtuig in de hangaar op airside op EANV.

### **3. Capaciteit**

- 3.1 De voor de zakelijke en algemene luchtvaart beschikbare capaciteit op Eindhoven Airport omvat per kalenderjaar in principe 1560 vliegbewegingen. De totale zakelijke en algemene luchtvaart capaciteit in een kalenderjaar zal jaarlijks in oktober voor het eerstvolgende jaar worden gepubliceerd op de website van Eindhoven Airport. EANV behoudt zich het recht voor gedurende een kalenderjaar wijziging aan te brengen in de aan de zakelijke en algemene luchtvaart beschikbaar gestelde capaciteit indien de voor de totale burgerluchtvaart beschikbare geluidsruimte in enig kalenderjaar daartoe aanleiding geeft, dit uitsluitend ter beoordeling door EANV. Indien aan het begin van een kalenderjaar onverhoopt nog geen capaciteit is gepubliceerd, blijft – totdat de capaciteit alsnog is gepubliceerd – de laatst gepubliceerde capaciteit van kracht.
- 3.2 Alle 1560 PPR’s worden maandelijks evenredig verdeeld, wat resulteert in 130 beschikbare PPR’S per maand
- 3.3 Van de maandelijkse 130 beschikbare PPR’s, hebben de home based carriers recht op 7 PPR’s per maand.
- 3.4 Eindhoven Airport is opengesteld voor de zakelijke en algemene luchtvaart op alle dagen van de week, van 07.00 uur tot 23.00 uur LT. Extensies zijn op alle dagen niet mogelijk.

### **4. Verdeling PPR’s**

- 4.1 Vluchten van en naar Eindhoven Airport mogen alleen plaatsvinden wanneer daarvoor een PPR is verkregen conform onderhavige regeling.
- 4.2 Het aantal PPR’s per jaar wordt gelijkmatig verdeeld per maand. Deze aantallen zijn gepubliceerd op [www.eindhovenairport.nl](http://www.eindhovenairport.nl).
- 4.3 De toewijzing van de PPR’s gebeurt volgens de in artikel 6 genoemde regels. Indien in een bepaald kwartaal de beschikbare PPR’s uitgegeven zijn, stopt de toewijzing voor dat kwartaal. Indien in een bepaald kwartaal niet alle voor dat kwartaal beschikbare PPR’s zijn uitgegeven, gaan de overgebleven PPR’s over naar het volgende kwartaal, behalve de overgebleven PPR’s uit het laatste kwartaal van enig kalenderjaar.
- 4.4 Circuit- en trainingsvluchten zijn niet toegestaan (AIP EHEH AD 2.20), derhalve worden aan dit type vluchten geen PPR’s toegekend.

### **5. Aanvragen PPR’s**

- 5.1 Een aanvraag voor een PPR wordt uitsluitend digitaal aangevraagd via [www.eindhovenairport.nl](http://www.eindhovenairport.nl).
- 5.2 Een aanvraag voor een PPR kan tussen 15 dagen tot uiterlijk 2 uur voor aanvang van de geplande vlucht worden ingediend.
- 5.3 EANV neemt de aanvraag niet in behandeling zolang deze niet alle voor de aanvraag benodigde gegevens bevat. Indien de aanvraag niet volledig is, wijst EANV de aanvraag automatisch af.

5.4 Indien gebruik gemaakt wordt van luchtvaartuigen van derden dient, tenzij anders wordt overeengekomen met EANV, de operator die de vlucht uitvoert de PPR's aan te vragen.

## **6. Procedure toewijzing PPR's**

6.1 Toewijzing van PPR's aan de Gegadigde vindt plaats op basis van volgorde van binnenkomst. Beslissend is het moment waarop EANV de aanvraag heeft ontvangen.

6.2 EANV houdt bij de beoordeling van de aanvraag voor een PPR rekening met de beschikbare parkeercapaciteit op het GA/BA platform. Indien er geen parkeercapaciteit beschikbaar is, zal EANV de Gegadigde hierover informeren en de aanvraag afwijzen en eventueel een alternatief voorstellen.

6.3 Bij het aanvragen van een PPR dient een reserveringsvergoeding te worden betaald. De hoogte van de reserveringsvergoeding is € 364,- per PPR, voor elke vliegtuig. De reserveringsvergoeding wordt niet terugbetaald.

Toewijzing van een PPR vindt altijd plaats onder voorbehoud van ontvangst van de betaling van de reserveringsvergoeding. Betaling van de aangevraagde PPR is onderdeel van het aanvraagproces van de PPR. Bij geen totstandkoming van de betaling wordt de aangevraagde PPR automatisch niet toegekend. De reserveringsvergoeding blijft verschuldigd in geval de PPR niet wordt gebruikt.

6.4 Een toegewezen PPR kan maximaal twee keer worden gewijzigd. Bij een derde wijziging vervalt de PPR.

6.5 Er wordt een operationele marge van één uur voorafgaand aan en één uur opvolgend op het tijdstip van de toegewezen PPR toegekend.

6.6 Een toegewezen PPR zal door EANV als een PPR nummer worden uitgegeven. Het is verplicht om het toegewezen PPR nummer op veld 18 van het vliegplan in te vullen.

6.6 Een toegewezen PPR geeft geen recht op claims en zijn in principe niet overdraagbaar aan derden (behoudens in technische noodsituaties) en er kunnen geen historische rechten worden opgebouwd zoals bedoeld in EU Verordening 95/93.

## **7. Overige bepalingen**

7.1 Deze regeling, de actueel beschikbaar gestelde capaciteit en actuele tarieven (landingsgelden, parkeertarieven, reserveringsvergoedingen e.d.) staan gepubliceerd op de internetsite van EANV: [www.eindhovenairport.nl](http://www.eindhovenairport.nl).

7.2 De enige uitzondering van het huidige tarief zoals gepubliceerd op de officiële EANV website, is de "Terminal navigation charge", welke voor General en Business Aviation is bepaald als A6 tarief in de huidige luchthaven tarievenlijst (p.11, Annex I vanaf 2017). Het Terminal navigation tarief is gebaseerd op de MTOW (ton), volgens:

- $(MTOW/50*0.70) * \text{Unit rate}$  (Unit rate wordt jaarlijks gecontroleerd door Eurocontrol).

7.3 EANV behoudt zich het recht voor deze regeling zonder voorafgaande mededeling daarvan te wijzigen. Daarbij zal EANV zich inspannen om de gewijzigde regeling niet eerder in werking te laten treden dan met ingang van het eerstvolgende kwartaal.

7.4 EANV behoudt zich het recht voor om bij een vermoeden van misbruik van (aanvragen van) PPR's reeds toegewezen PPR's in te trekken of aanvragen te weigeren.

- 7.5 Indien een luchtvaartuig op Eindhoven Airport landt of vertrekt zonder dat daarvoor een PPR is toegewezen dan wel buiten de tijdspanne waarvoor een PPR is verkregen, is de eigenaar van het luchtvaartuig of de operator die de vlucht uitvoert een onmiddellijk opeisbare boete verschuldigd van € 5.000,-. Deze boete zal niet worden opgelegd in geval van overmacht situaties, zulks ter uitsluitende beoordeling van EANV.
- 7.6 EANV is, onverminderd artikel 6.6, niet aansprakelijk voor schade in verband met deze regeling of de toewijzing, weigering, intrekking of wijziging van een PPR, behalve voor zover die schade het gevolg is van aantoonbare opzet en/of grove nalatigheid aan de zijde van EANV.

Aldus vastgesteld door EANV op 26 september 2017.

## Toelichting op de regeling

Eindhoven Airport is een slotgecoördineerde luchthaven. De verdeling van slots vindt plaats door de Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN) volgens de prioriteitsregels van EU Verordening 95/93. Tot nu toe heeft de General Aviation en Business Aviation (GA/BA) op Eindhoven vanuit de historie een bijzondere plaats ingenomen. De regels van de EU Verordening staan dit echter niet langer toe. Het is zelfs zo dat de EU Verordening bepaalt dat 'wanneer niet tot tevredenheid van de betrokken luchtvaartmaatschappijen aan alle aanvragen van slots kan worden voldaan, voorrang wordt verleend aan commerciële luchtdiensten, in het bijzonder geregelde diensten en geplande niet-geregelde diensten'. Prioriteit wordt verleend aan diensten die gedurende het gehele jaar worden uitgevoerd. Dit sluit aan bij de door IATA vastgestelde Worldwide Slot Guidelines. In de door de Europese Commissie voorgestelde herziening van EU Verordening 95/93, welke tekst op 30 november 2011 is gepubliceerd, wordt deze lijn welbewust doorgetrokken.

Aangezien de positie van GA/BA niet van de ene op de andere dag gewijzigd kon worden, is besloten de regeling zoals die tot 31 december 2011 gold, gedurende een overgangperiode van oorspronkelijk maximaal één jaar in aangepaste vorm te handhaven. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is gevraagd structureel beleid op dit punt vast te stellen. Het vinden van een oplossing bleek echter uitermate complex en heeft meer tijd geveerd dan voorzien. Daarom is de tijdelijke regeling steeds met één jaar verlengd.

De Directeur Luchtvaart van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu onderschrijft het economisch belang van de luchthaven Eindhoven en acht het wenselijk om tot een weloverwogen en toekomstbestendige oplossing te komen die recht doet aan de EU Verordening en past binnen de beleidskaders van de overheid. De noodzaak om tot een toekomstbestendige oplossing te komen, is urgenter geworden naar aanleiding van een rechterlijke uitspraak van december 2015. De rechter heeft in een kort geding dat was aangespannen door twee GA/BA-partijen tegen SACN bepaald dat vanaf 30 oktober 2016 (start IATA winterseizoen 16/17) de toewijzing van slots op Eindhoven Airport geheel in overeenstemming dient te zijn met de EU Verordening. Aangezien handelsverkeer volgens de prioriteitsregels van de EU Verordening voorrang heeft boven ander verkeer (zie hierboven) en de vraag naar slots voor handelsverkeer het aanbod aan beschikbare slots overschrijdt, zou dit betekenen dat er op Eindhoven geen GA/BA-verkeer meer mogelijk zou zijn. Zowel het Ministerie van Infrastructuur en Milieu als de exploitant van de luchthaven, Eindhoven Airport N.V., vinden dit een onwenselijke ontwikkeling en achten het kunnen faciliteren van GA/BA-verkeer op Eindhoven Airport van groot zakelijk belang voor de regio. In gezamenlijkheid is daarom getracht tot een oplossing te komen. Deze oplossing is nu voorhanden.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in samenspraak met Eindhoven Airport N.V. voorgesteld om GA/BA niet langer deel te laten uitmaken van het slotgecoördineerde verkeer op Eindhoven. De grondslag hiervoor is gevonden in artikel 6 van EU Verordening 95/93, op grond waarvan het mogelijk is bij de slotcoördinatie rekening te houden met de verschillende types van vliegverkeer in relatie tot de gebruikte infrastructuur op een luchthaven.

In 2015 heeft Eindhoven Airport N.V. fors geïnvesteerd in de aanleg van een apart platform voor GA/BA-verkeer. Voordat dit aparte platform was gerealiseerd, maakte het GA/BA-verkeer gebruik van de bestaande vliegtuigopstelplaatsen, waar ook het handelsverkeer gepositioneerd wordt.

Met de komst van dit aparte GA/BA-platform, in combinatie met de reeds lange tijd in gebruik zijnde aparte passagiersterminal voor GA/BA, zijn de infrastructurele beperkingen op Eindhoven voor het GA/BA-verkeer opgeheven. Dit maakt het mogelijk om met gebruikmaking van artikel 6 van EU Verordening 95/93 GA/BA als aparte categorie vliegverkeer te beschouwen en dit verkeer buiten de slotcoördinatie door SACN te houden. Dit betekent dat Eindhoven Airport N.V. de beschikbare vliegbewegingen voor GA/BA zelf kan verdelen (in de context van en in samenhang met het totale verkeer op Eindhoven Airport) en hiervoor een regeling dient op te stellen. Op 22 januari 2016 heeft overleg plaatsgevonden met enkele partijen van de GA/BA-sector op Eindhoven Airport en is deze oplossing aan hen voorgelegd. Marktpartijen hebben vervolgens tot 10 februari 2016 de mogelijkheid gehad om mondeling of schriftelijk op de oplossingsrichting te reageren. De marktpartijen hebben zich positief hierover uitgelaten. Eindhoven Airport N.V. heeft vervolgens een conceptregeling opgesteld voor verdeling van de beschikbare capaciteit voor GA/BA-verkeer.

Om een objectieve, transparante en non-discriminatoire verdeling van de voor GA/BA beschikbare capaciteit op Eindhoven te kunnen garanderen, is ervoor gekozen om geen onderscheid te maken tussen de vaste gebruikers (GA/BA-partijen die een of meer vliegtuigen gestald hebben op Eindhoven Airport) en incidentele gebruikers. Tevens is er - met het oog op een efficiënte verdeling van de schaarse capaciteit - voor gekozen te werken met een reserveringsvergoeding voor aangevraagde PPR's, omdat onder de oude regeling is gebleken dat aangevraagde 'slots' vaak niet werden gevlogen en te laat werden teruggegeven aan de pool, zodat toewijzing aan een andere gebruiker niet meer mogelijk was.

De conceptregeling is op 23 maart 2016 voorgelegd aan een aantal partijen van de GA/BA-sector. Deze partijen hebben als belangrijkste opmerkingen meegegeven dat meer duidelijkheid moest worden verschaft over de positie van het recreatief verkeer in deze regeling en dat meer flexibiliteit gewenst was ten aanzien van de mogelijkheid om kort voor aanvang van een vlucht nog een PPR aan te vragen of een toegewezen PPR te wijzigen. Eindhoven Airport N.V. heeft de regeling hierop aangepast en tevens een aantal bepalingen verduidelijkt en verfijnd. De regeling is ten slotte op 11 mei 2016 door Eindhoven Airport N.V. vastgesteld.

Gebaseerd op de voorafgaande GA/BA regeling (2015 en 2016), de eerste concept

Op 6 juni 2017 is het concept voor de GA/BA regeling per 1 oktober gepresenteerd aan de GA/BA sector, met daarin de nieuwe berekening van de "Terminal navigation charge", non-refundable PPR's en Home based carriers PPR's.

Na de GA/BA evaluatie, de definitieve presentatie voor de aankomende regeling vond plaats op 20 september 2017.

Alle partijen waren akkoord tijdens de presentatie, over de capaciteit, distributie en toewijzing van de PPR's.

In het tweede kwartaal van 2018, vindt er een evaluatie plaats.