

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directeur Luchtvaart
Postbus 20901
2500 EX Den Haag



Postbus 75200
1117 ZT Schiphol
Nederland

Schiphol
12-11-2024

Onderwerp
Ontwerp Luchthavenbesluit voor de luchthaven Eelde

Uw brief van
17-10-2024

Ons kenmerk
PDSTRAT-1599815545-48688

Geachte

Om te beginnen wil ik mijn dank uitspreken voor uw verzoek aan LVNL om een uitvoeringstoets uit te voeren op het 'ontwerp Luchthavenbesluit voor de luchthaven Eelde' (hierna: ontwerp luchthavenbesluit).

Status
Definitief

Bijlage(n)
1

In het luchthavenbesluit wordt vastgelegd hoe de luchthaven Groningen Airport Eelde (hierna: GAE) gebruikt mag worden en welke beperkingen gelden voor het ruimtegebruik eromheen. Omdat het ministerie Infrastructuur en Waterstaat het toegestane gebruik van de luchthaven op een aantal punten wil wijzigen ten opzichte van de nu geldende omzettingsregeling, is LVNL gevraagd om een uitvoeringstoets te doen op het ontwerp luchthavenbesluit. In de bijlage treft u de uitvoeringstoets aan. Vanzelfsprekend zijn wij altijd bereid om een verdere toelichting hierop te geven.

Wij hopen met deze uitvoeringstoets een bijdrage te kunnen leveren aan de ontwikkeling van de luchthaven, terwijl LVNL de veiligheid en kwaliteit van dienstverlening blijft waarborgen.

Met vriendelijke groet,

General Manager Regio Unit

Bezoekadres
Stationsplein Zuid-West 1001
1117 CV Schiphol-Oost

Uitvoeringstoets Ontwerp Luchthavenbesluit voor de luchthaven Eelde

Inhoud

Over dit document.....	3
1. Conclusies en randvoorwaarden voor uitvoerbaarheid	4
2. Opzet van de uitvoeringstoets.....	5
2.1. Totstandkoming van het ontwerp luchthavenbesluit	5
2.2. Uitgangspunten	5
2.3. Toetsingskader	6
3. Toetsing van de bepalingen	7
Gewijzigde bepalingen in het luchthavenbesluit.....	7
3.1. Artikel 5: Regels voor de geluidsbelasting.....	7
3.2. Artikel 5a: Regels voor de geluidsbelasting.....	9
4. Financiële impact.....	10
5. Tot besluit.....	11

Over dit document

De minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) heeft op 17 oktober 2024 Luchtverkeersleiding Nederland (hierna: LVNL) verzocht een uitvoeringstoets te doen op het 'ontwerp Luchthavenbesluit voor de luchthaven Eelde' (hierna: het ontwerp luchthavenbesluit). In het luchthavenbesluit legt de minister het gebruik van de luchthaven Groningen Airport Eelde (hierna: GAE) en de daarmee samenhangende beperkingen aan het ruimtegebruik eromheen vast. LVNL heeft een toets op de uitvoerbaarheid van de bepalingen van het ontwerp luchthavenbesluit gedaan. Het voorliggende document bevat de resultaten van deze uitvoeringstoets.

Dit document is als volgt opgebouwd. Begonnen wordt met een overzicht van de conclusies van de uitvoeringstoets (Hoofdstuk 1), gevolgd door opzet van de uitvoeringstoets inclusief toetsingskaders (Hoofdstuk 2), de toetsing van de bepalingen uit het ontwerp luchthavenbesluit op veiligheid, efficiëntie, milieu en bedrijfsvoering (Hoofdstuk 3), de financiële impact (Hoofdstuk 4) en een slotwoord (Hoofdstuk 5).

1. Conclusies en randvoorwaarden voor uitvoerbaarheid

Op verzoek van de minister van IenW heeft LVNL een uitvoeringstoets gedaan op het ontwerp luchthavenbesluit voor GAE. De meeste bepalingen in het ontwerp luchthavenbesluit zijn ongewijzigd ten opzichte van de omzettingsregeling die sinds 3 juli 2012 van kracht is voor GAE. Daarnaast geldt dat, voor de meeste bepalingen in het ontwerp luchthavenbesluit, LVNL geen bevoegdheden heeft met betrekking tot de uitvoering of de implicaties ervan. De belangrijkste verandering in het ontwerp luchthavenbesluit die relevant is voor LVNL, betreft de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten. De uitvoerbaarheid van deze bepaling is, middels een toets door LVNL op veiligheid, efficiëntie, milieu en bedrijfsvoering, weergegeven in deze uitvoeringstoets.

De conclusies met betrekking tot de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten zijn als volgt:

1. Op korte termijn is de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten alleen uitvoerbaar als aan de volgende randvoorwaarden wordt voldaan:
 - a. **dienstverlening volgens afspraak:** de operationele invulling van de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten gaat op basis van afspraken over maatwerk tussen GAE en LVNL;
 - b. **capaciteitsafhankelijke openstelling:** luchtverkeersdiensten worden tijdens de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten alleen verleend indien de beschikbare luchtverkeersleidingcapaciteit dit toelaat. Indien er geen afhandelingsaanvraag is, zal er ook geen dienstverlening zijn;
 - c. **geen permanente ATS:** er is geen verplichting voor LVNL om te allen tijde luchtverkeersdiensten te verlenen binnen de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten, teneinde de veiligheid en continuïteit gedurende de volledige openstelling van GAE te waarborgen;
 - d. **borging:** bovenstaande randvoorwaarden worden door het ministerie voldoende geborgd.
2. Op langere termijn is LVNL in staat om de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten op structurele basis te faciliteren. LVNL werkt hard om ervoor te zorgen dat er voldoende luchtverkeersleiders zijn op GAE om, in de toekomst, de verruimde openstellingstijd te faciliteren. LVNL zal de voortgang op de ontwikkeling van de verkeersleiderscapaciteit halfjaarlijks met IenW bespreken.
3. Een structurele verruiming van de openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten leidt tot hogere kosten voor LVNL. Wanneer deze kosten niet worden gedekt door een significante toename van het aantal vliegtuigbewegingen op Eelde, leidt dit tot een hoger terminal tarief voor de torenluchtverkeersleiding voor alle luchthavens binnen de One Group of Airports (Beek, Eelde, Rotterdam en Schiphol). Het ministerie van IenW zal de vereiste tariefaanpassing mogelijk moeten maken.

De hoofdconclusie van de uitvoeringstoets op het *Concept Luchthavenbesluit Eelde* luidt dan als volgt:

De voorgestelde bepalingen zoals genoemd in het ontwerp-luchthavenbesluit worden ingeschat als uitvoerbaar als aan de randvoorwaarden wordt voldaan.

2. Opzet van de uitvoeringstoets

2.1. Totstandkoming van het ontwerp luchthavenbesluit

GAE is een luchthaven van nationale betekenis die vooral wordt gebruikt voor lesvluchten van, met name, de KLM Flight Academy, donorvluchten, businessjets en 'general aviation'. Ook vertrekken er vanaf GAE handelsvluchten naar verschillende bestemmingen in binnen- en buitenland. LVNL levert toren en approach luchtverkeersdienstverlening voor GAE, alsmede vluchtinformatie dienstverlening in het luchtruim rondom de luchthaven.

Sinds 3 juli 2012 is er voor GAE een zogeheten (tijdelijke) omzettingsregeling van kracht. Echter, op grond van de Wet luchtvaart is het verboden om een burgerluchthaven in bedrijf te hebben zonder luchthavenbesluit of luchthavenregeling. IenW heeft daartoe een ontwerp luchthavenbesluit opgesteld. Omdat GAE het gebruik van de luchthaven op een beperkt aantal punten wil wijzigen ten opzichte van de huidige omzettingsregeling, is LVNL door IenW gevraagd om een uitvoeringstoets te doen op het ontwerp luchthavenbesluit.

2.2. Uitgangspunten

Aan de uitvoeringstoets ligt een aantal uitgangspunten ten grondslag. Deze worden door LVNL als randvoorwaardelijk beschouwd voor elk wettelijk kader waarbinnen LVNL geacht wordt de operatie uit te voeren. Het toekomstige luchthavenbesluit, waarbinnen de bepalingen beoordeeld worden, moet:

1. Toezien op het behoud van de beoordelingsruimte die de verkeersleider in de operatie nodig heeft om de veiligheid te kunnen borgen.
2. Eén systeem vormen vanuit één juridisch kader.
3. Heldere en eenduidige regels kennen – dus geen onduidelijkheden die tot interpretatieverschillen kunnen leiden en geen conflicterende doelstellingen bevatten.
4. LVNL financieel in staat stellen om alle aan haar gestelde eisen en verplichtingen uit te voeren en daarbij kwalitatief hoogwaardige dienstverlening te kunnen blijven bieden aan alle stakeholders.
5. De verantwoordelijkheid van een regel of grenswaarde beleggen bij de partij(en) die daar daadwerkelijk invloed op uit kan (kunnen) oefenen, zo nodig onder een gezamenlijke zorgplicht.
6. Aandacht besteden aan geleerde lessen uit het verleden, zoals onvoorziene en uitzonderlijke situaties.
7. LVNL als ZBO beschermen tegen mogelijke claims van partijen met commerciële belangen.
8. Operationele maatregelen mogelijk maken die de externe negatieve effecten van luchtvaart (zoals ultra fijnstof en CO₂) beperken, maar per saldo een mogelijk negatieve uitwerking hebben op geluidsdoelen.

2.3. Toetsingskader

De uitvoeringstoets brengt de effecten van elke operationele of procedurele wijziging in kaart op het gebied van veiligheid, efficiëntie, milieu en bedrijfsvoering.

Veiligheid

LVNL geeft luchtverkeersleiding vanuit haar wettelijke taak om het luchtverkeer veilig af te handelen. Voor elke operationele of procedurele wijziging bepaalt LVNL daarom vooraf het effect op bestaande veiligheidsrisico's en of sprake is van de introductie van nieuwe veiligheidsrisico's in de operatie. Bij deze inschatting wordt zowel de kans op optreden als de ernst van de gevolgen gewogen. Als een operationele wijziging een verhoogd veiligheidsrisico introduceert, moet onderzocht worden of en hoe deze risico's kunnen worden gemitigeerd.

Efficiëntie

Van LVNL wordt verwacht dat zij het vliegverkeer dat zich aandient ordelijk en vlot afhandelt. Dit betekent dat LVNL niet méér vertraging mag opleggen dan nodig is om het verkeer binnen de geldende wettelijke kaders veilig af te handelen. Dit wordt bij de beoordeling van de voorgestelde operationele of procedurele wijziging in kaart gebracht.

Milieu

Het milieuaspect omvat zowel geluidsoverlast als emissies. Onder milieu valt aldus een groot deel van de negatieve externe effecten van luchtvaart. De geluidbelasting door vliegverkeer is afhankelijk van vele factoren; bij de beoordeling van de voorgestelde operationele of procedurele wijziging wordt in de uitvoeringstoets vooral gekeken naar de aspecten binnen de invloedssfeer van LVNL (route- en baangebruik). Voor de emissies van vliegtuigen geldt dat deze sterk worden bepaald door het brandstofverbruik, dat weer sterk gerelateerd is aan de vliegduur en de gevlogen afstand. Operationele veranderingen die de vliegduur en/of de te vliegen afstand vergroten leiden tot meer brandstofverbruik. Meer brandstofverbruik leidt onder andere tot meer uitstoot van CO₂.

Bedrijfsvoering

Het aspect bedrijfsvoering betreft de personele beschikbaarheid, de verandercapaciteit van LVNL en de financiële gezondheid van LVNL. Verkeersleiders zijn kritieke en schaarse resources die cruciaal zijn voor het in stand houden van de dagelijkse veilige operatie en het behoud van de verandercapaciteit van LVNL. Beoordeeld wordt of de voorgestelde operationele of procedurele wijziging een effect heeft op de operationele inzet van verkeersleiders. Voor het financiële aspect wordt beoordeeld of de voorgestelde operationele of procedurele wijziging een effect heeft op de inkomsten van LVNL. De inkomsten van LVNL bestaan hoofdzakelijk uit het heffen van tarieven bij de gebruikers van het luchtruim.

3. Toetsing van de bepalingen

De meeste bepalingen in het ontwerp luchthavenbesluit zijn, ten opzichte van de omzettingsregeling die sinds 3 juli 2012 van kracht is voor GAE, ongewijzigd. Daarnaast geldt dat, voor de meeste bepalingen in het ontwerp luchthavenbesluit, LVNL geen bevoegdheden heeft met betrekking tot de uitvoering of de implicaties ervan. Hoewel de niet gewijzigde bepalingen niet specifiek benoemd worden in deze uitvoeringstoets, heeft LVNL óók op deze bepalingen een toets op uitvoerbaarheid gedaan: hier zijn geen risico's of aandachtspunten uit naar voren gekomen. Hetzelfde geldt voor bepalingen waarvoor alleen tekstuele aanpassingen zijn voorgesteld door lenW en die geen invloed hebben op de operatie van LVNL.

Hoewel de Nota van Toelichting formeel geen onderdeel uitmaakt van de toetsing van het ontwerp luchthavenbesluit, is het van belang voor LVNL om hetgeen er beschreven wordt in hoofdstuk 8.5.1 ook in deze uitvoeringstoets te bespreken. In dit hoofdstuk wordt namelijk gesteld dat LVNL, op het moment van de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit, over voldoende capaciteit beschikt om de gevraagde verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten direct te faciliteren. Echter, zoals tevens uit de toetsing van de bepalingen in deze uitvoeringstoets zal blijken, is deze constatering niet juist: van 23.00 uur tot 00.00 uur wordt door LVNL niet standaard luchtdienstverlening ingeroosterd. Een nadere toelichting vanuit operationeel perspectief wordt in hoofdstuk 3.1 (onder het kopje 'Bedrijfsvoering') beschreven.

De bepalingen waar aanpassingen zijn aangebracht in het ontwerp luchthavenbesluit (ten opzichte van de huidige omzettingsregeling van GAE) worden toegelicht in dit hoofdstuk. Alle beoordelingen in deze uitvoeringstoets zijn gebaseerd op basis van de huidige operatie en op basis van huidige inzichten van LVNL.

Gewijzigde bepalingen in het luchthavenbesluit

3.1. Artikel 5: Regels voor de geluidsbelasting

Omschrijving voorgestelde bepaling

- 1. Het uitvoeren van starts en landingen op de luchthaven is enkel toegestaan op maandag tot en met vrijdag in de periode van 06.30 uur tot 00.00 uur plaatselijke tijd, en op zaterdag, zondag en officiële feestdagen in de periode van 07.30 uur tot 00.00 uur plaatselijke tijd.*
- 2. Onverminderd het eerste lid is het uitvoeren van starts en landingen op de luchthaven tussen 23.00 uur en 00.00 uur plaatselijke tijd enkel toegestaan voor handelsverkeer en positievluchten.*
- 3. Het eerste lid is niet van toepassing op het uitvoeren van starts en landingen met luchtvaartuigen die in nood verkeren of met luchtvaartuigen die worden ingezet voor spoedeisende hulpverlening of de uitoefening van politietaken.*

Veiligheid

- Geen effecten voorzien, mits wordt voldaan aan de gestelde randvoorwaarden (zie Hoofdstuk 1 of 'Beoordeling van de voorgestelde bepaling' in Hoofdstuk 3) voor de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten.

Toelichting: om de veiligheid te waarborgen binnen de beschikbare luchtverkeersleiderscapaciteit, is het essentieel dat de inzet van verkeersleiders zorgvuldig wordt afgestemd op het verwachte verkeersaanbod. Een hoge mate van roostervoorspelbaarheid (en daarmee: stabiliteit) is hierbij van belang. Eventuele wijzigingen op het rooster van luchtverkeersleiders dienen veilig uitvoerbaar te zijn, zonder dat dit leidt tot een verhoging van de werklast voor een luchtverkeersleider. Het verlenen van luchtverkeersdiensten tijdens de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten dient

plaats te vinden binnen de randvoorwaarden zoals beschreven in deze uitvoeringstoets in Hoofdstuk 1 en de 'Beoordeling van de voorgestelde bepaling' in Hoofdstuk 3. Hierdoor blijft de werklust beheersbaar en kan een veilige afhandeling van het luchtverkeer worden gewaarborgd.

Efficiëntie

- Geen effecten voorzien.

Toelichting: op basis van de aan LVNL verstrekte verkeersprognose voor GAE, tijdens de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten, worden er geen knelpunten verwacht met betrekking tot efficiëntie. Het verlenen van luchtverkeersdiensten tijdens de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten dient plaats te vinden binnen de randvoorwaarden zoals beschreven in deze uitvoeringstoets in Hoofdstuk 1 en 'Beoordeling van de voorgestelde bepaling' in Hoofdstuk 3. Door inachtneming van de gestelde randvoorwaarden zal het vliegverkeer wat zich aandient ordelijk en vlot kunnen worden afgehandeld.

Milieu

- Geen effecten voorzien.

Toelichting: De bepaling heeft geen gevolg voor hoe LVNL het verkeer mag afhandelen binnen de beschikbare milieuruimte.

Bedrijfsvoering

- Er is een effect op het kunnen leveren van luchtverkeersleiding gedurende de volledige openstelling van GAE, en daarmee op het kunnen leveren van een constant niveau van verkeersleiding bij GAE.

Toelichting: de voorgestelde bepaling breidt de openstelling van GAE uit van 23.00 uur naar 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten. LVNL kan de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten momenteel op basis van de huidige luchtverkeersleiderscapaciteit niet structureel faciliteren. Er kan door LVNL wel worden voldaan aan het leveren van luchtverkeersleidersdiensten tijdens de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten als aan de gestelde randvoorwaarden (zie Hoofdstuk 1 of 'Beoordeling van de voorgestelde bepaling' in Hoofdstuk 3) wordt voldaan.

- LVNL faciliteert graag in de toekomst de verruimde openingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten. Daarom blijft LVNL investeren in het opleiden en behouden van voldoende luchtverkeersleiders, nu en in de toekomst. Het opleiden van luchtverkeersleiders gaat volgens Europese wettelijke kaders en duurt meerdere jaren. Er wordt door LVNL hard gewerkt, onder andere door meer functiegericht te werken, waardoor het slagingspercentage van het aantal verkeersleiders in opleiding verhoogt. Een deel van de opleiding is uitbesteed aan een externe, gespecialiseerde partner waardoor de opleidingscapaciteit is vergroot. Daarnaast zet LVNL sterk in op (lokale) wervingscampagnes om meer mensen aan te trekken op de opleiding. De afgelopen periode zijn de verbeterde resultaten hiervan zichtbaar, met meer luchtverkeersleiders die hun opleiding afronden.

Beoordeling van de voorgestelde bepaling

- De voorgestelde bepaling wordt ingeschat als uitvoerbaar als aan de randvoorwaarden wordt voldaan. De conclusies en randvoorwaarden voor de uitvoerbaarheid van de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten zijn als volgt:

1. Op korte termijn is de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten alleen uitvoerbaar als aan de volgende randvoorwaarden wordt voldaan:

- a. **dienstverlening volgens afspraak:** de operationele invulling van de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten gaat op basis van afspraken over maatwerk tussen GAE en LVNL;
 - b. **capaciteitsafhankelijke openstelling:** luchtverkeersdiensten worden tijdens de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten alleen verleend indien de beschikbare luchtverkeersleidingcapaciteit dit toelaat. Indien er geen afhandelingsaanvraag is, zal er ook geen dienstverlening zijn;
 - c. **geen permanente ATS:** er is geen verplichting voor LVNL om te allen tijde luchtverkeersdiensten te verlenen binnen de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten, teneinde de veiligheid en continuïteit gedurende de volledige openstelling van GAE te waarborgen;
 - d. **borging:** bovenstaande randvoorwaarden worden door het ministerie voldoende geborgd.
2. Op langere termijn is LVNL in staat om de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten op structurele basis te faciliteren. LVNL werkt hard om ervoor te zorgen dat er voldoende luchtverkeersleiders zijn op GAE om, in de toekomst, de verruimde openstellingstijd te faciliteren. LVNL zal de voortgang op de ontwikkeling van de verkeersleiderscapaciteit halfjaarlijks met IenW bespreken.

3.2. Artikel 5a: Regels voor de geluidsbelasting

Omschrijving voorgestelde bepaling

1. *In het eerste lid wordt 'in de periode van 06.30 uur tot 00.00 uur' vervangen door 'in de periode van 06.00 uur tot 00.00 uur'.*
2. *In het tweede lid wordt na 'het uitvoeren van starts en landingen op de luchthaven' ingevoegd 'tussen 06.00 uur en 06.30 uur en'.*

Bij de vaststelling van dit ontwerp luchthavenbesluit treedt Artikel 5a niet in werking. Artikel 5a wordt in de Nota van Toelichting van het ontwerp luchthavenbesluit als volgt toegelicht:

"Op basis van artikel 5a, in samenhang met artikel 20, worden de openingstijden, genoemd in artikel 5, eerste lid en tweede lid, gewijzigd op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. De in artikel 5a genoemde, ruimere openingstijden, treden niet eerder in werking dan op het moment dat de luchtverkeersleiding over voldoende capaciteit beschikt om luchtverkeersdiensten te verlenen gedurende die openingstijden."

Beoordeling van de voorgestelde bepaling

- De voorgestelde bepaling wordt ingeschat als uitvoerbaar, mits gelezen in samenhang met artikel 20 en de toelichting hierover in de Nota van Toelichting.

4. Financiële impact

Het is van essentieel belang dat LVNL te allen tijde aan zijn financiële verplichtingen kan voldoen. Financiële stabiliteit en continuïteit zijn hiervoor randvoorwaardelijk. De inkomsten van LVNL bestaan hoofdzakelijk uit tarieven die LVNL in rekening brengt aan luchtvaartmaatschappijen voor luchtverkeerdienstverlening.

De dienstverlening op GAE valt onder het OGA-tarief ('One Group of Airports'). Dat betekent dat er één algemeen tarief geldt voor torenverkeersleiding op alle door LVNL gecontroleerde luchthavens. Gemiddeld betrof het aantal service units voor GAE (de eenheid waarin vliegbewegingen worden uitgedrukt voor tariefdoeleinden) ongeveer 2.000 per jaar. In euro's betrof de omzet ongeveer 400.000 euro per jaar. Daarmee is de luchtverkeersdienstverlening op GAE voor LVNL momenteel niet kostendekkend.

Voor een structurele uitbreiding van de luchtverkeersleidersdiensten tijdens de verruimde openstellingstijd van 23.00 uur tot 00.00 uur voor handelsverkeer en positievluchten is LVNL in ieder geval genoodzaakt het aantal luchtverkeersleidersdiensten en technische consignatiediensten in het rooster uit te breiden. Een voorlopige inschatting leidt tot een kostentoeename van ongeveer 400.000 euro per jaar. Alleen een significante toename van het aantal service units zou dan kunnen leiden tot kostendekking. Indien aan deze vereiste toename van het aantal service units niet kan worden voldaan, leidt dit tot een stijging van het OGA-tarief voor alle door LVNL gecontroleerde luchthavens, waaronder Schiphol.

Op 1 oktober 2024 is het nieuwe performance plan voor de vierde referentieperiode 2025-2029 ter beoordeling ingediend bij de Europese Commissie. Dit plan is bepalend voor de luchtverkeersleidingstarieven waaronder ook het OGA terminal tarief. De voorgestelde uitbreiding van de openingstijden op GAE is niet opgenomen in het performance plan voor de vierde referentieperiode. Indien de uitbreiding van de openingstijden van kracht wordt, dient het ministerie van IenW de terminal kosten in het performance plan daarvoor aan te passen. Dit is een voorwaarde om het OGA terminal tarief aan te kunnen passen.

De besluitvorming over de uitbreiding van de openingstijden op GAE kan door de OGA-tariefconstructie en de prestatieeringsregeling niet los worden gezien van de vraagstukken die nu voorliggen op de Nederlandse luchthavens, en in het bijzonder Schiphol, omdat dit een beperking oplevert in de financiële regelruimte voor innovatie en tariefbeheersing.

5. Tot besluit

LVNL staat nu en in de toekomst garant voor een veilige en efficiënte operatie op GAE. Hierbij is het van belang transparant te zijn over wat onze mogelijkheden en beperkingen zijn. LVNL ziet de toekomst van GAE met vertrouwen tegemoet en levert hier ook graag een bijdrage aan. Door de voorgestelde gefaseerde aanpak met duidelijke randvoorwaarden kan de luchthaven zich verder ontwikkelen, terwijl LVNL de veiligheid en kwaliteit van dienstverlening blijft waarborgen. Met de voortdurende investeringen in het opleiden van nieuwe luchtverkeersleiders werkt LVNL bovendien actief aan het vergroten van de capaciteit, wat op termijn mogelijkheden zal bieden voor een structurele uitbreiding van de dienstverlening op GAE. LVNL zal de voortgang op de ontwikkeling van de verkeersleiderscapaciteit halfjaarlijks met IenW bespreken.