Schiphol Airport Tarieven en Voorwaarden

1 april 2026

AMS Schiphol

FINAL
31 oktober 2025
Version 1.0

Table of contents

Schiphol Tarieven en Voorwaarden **4**
Artikel 1 Begripsbepalingen 4
Artikel 2 Vergoedingen voor landen en starten 7
Artikel 3 Geluidscategorieën 8
Artikel 4 Toeslagregeling inzake het gebruik van Hoofdstuk 2 en 3 vliegtuigen 9
Artikel 5 Emissie gerelateerde vergoedingen 9
Artikel 6 Passagiersgerelateerde vergoedingen 9
Artikel 7 Vergoedingen voor vliegtuig parkeren 10
Artikel 8 Vergoedingsverplichtingen 11
Artikel 9 Onvoorziene omstandigheden 11
Artikel 10 Aanleveren vluchtgegevens 11
Artikel 11 Aanleveren vlootgegevens 14
Artikel 12 Aanleveren beladingsgegevens 14
Artikel 13 Verplichtingen 16
Artikel 14 Omzetbelasting 17
Artikel 15 Kennisgeving tarieven en voorwaarden 17
Artikel 16 Allocatie van luchthaveninfrastructuur en –faciliteiten 18
Artikel 17 Overige voorwaarden 18
Artikel 18 Aansprakelijkheid 18
Artikel 19 Nakoming Schiphol tarieven en voorwaarden 19
Artikel 20 Toepasselijk recht en geschillenregeling 19
Artikel 22 Bijlagen 19
Artikel 23 Inwerkingtreding 19

Bijlage I Overzicht tarieven in Euro's **20**

Bijlage II Vangnettabel ten behoeve van de vergoeding naar geluid **21**

Heffingen en belastingen op Amsterdam Airport Schiphol **22**
PRM Heffing 22
Slot Allocation Fee 23
Vliegbelasting 23
GIS Heffing 23

Algemene informatie **24**

Royal Schiphol Group N.V.
Amsterdam Airport Schiphol

Schiphol Tarieven en Voorwaarden

De naamloze vennootschap Royal Schiphol Group, exploitant van de luchthaven Schiphol;

gelet op artikel 8.25d, 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 Schiphol door luchtvaartmaatschappijen, alsmede personen of rechtspersonen die vluchten uitvoeren, niet zijnde luchtvaartmaatschappijen.

Schiphol Tarieven en Voorwaarden

Artikel 1 Begripsbepalingen

Er wordt verstaan onder:

a. De luchthaven Schiphol	De luchthaven Schiphol als bedoeld in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart.
b. De exploitant	De exploitant van de luchthaven Schiphol, de Royal Schiphol Group N.V.
c. Gebruiker	Een luchtvaartmaatschappij, alsmede een persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert, niet zijnde een luchtvaartmaatschappij.
d. Representatieve organisatie	Een bij ministeriële regeling aangewezen rechtspersoon die de belangen vertegenwoordigt van gebruikers.
e. Schiphol Oost	Het gebied gelegen aan de start- en landingsbaan 04-22 (Oostbaan). De opstelplaatsen op Schiphol Oost bestaan uit de opstelplaatsen gesitueerd op het K-platform, het M-platform, de hangaarposities, de milieuopstelplaatsen (N) en de proefdraaiplaats. De terminalfaciliteit op Schiphol Oost bestaat uit de General Aviation terminal gelegen aan het K-platform.
f. Etmaal	Tijdsruimte van 24 uren, te rekenen vanaf het tijdstip van landing van een vliegtuig op de luchthaven Schiphol.
g. Vliegtuig	Luchtvaartuig zwaarder dan lucht en voorzien van een voortstuwingsinrichting.
h. Gewicht	Het maximum gecertificeerd startgewicht, dat wil zeggen het maximaal toegelaten totaalgewicht waarmee het vliegtuig in overeenstemming met het Bewijs van Luchtwaardigheid onder de gunstigste omstandigheden mag starten (MTOW).
i. Bewijs van Luchtwaardigheid	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)).
j. 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.
k. Vrachtvlucht	Een vlucht welke wordt uitgevoerd met het doel om alleen luchtvracht en/of luchtpost te vervoeren, in die zin dat de vracht wordt in- of uitgeladen op de luchthaven Schiphol.
l. Afhandeling aan een connected stand	De afhandeling van het vliegtuig, waarbij deze is geparkeerd aan een gate die de mogelijkheid heeft dat passagiers een aviobrug gebruiken om de afstand tussen het vliegtuig en de terminal (en vice versa) te

overbruggen ongeacht of daadwerkelijk van de aviobrug gebruik wordt gemaakt.

m. Afhandeling aan een disconnected stand
De afhandeling van het vliegtuig, waarbij deze is geparkeerd aan een gate of op een open opstelplaats en de airline geen andere mogelijkheid heeft dan de passagiers de afstand tussen het vliegtuig en de terminal te laten overbruggen (of vice versa) per bus of te voet. Bij vrachtvluchten is altijd sprake van een afhandeling aan een disconnected stand.

n. Vliegtuig parkeren — Het in de buitenlucht doen verblijven van een vliegtuig op een locatie in eigendom van en gelegen op de luchthaven Schiphol.

o. Eigenaar — De eigenaar, houder en gebruiker van een vliegtuig, c.q. hun respectievelijke gemachtigden.

p. Passagier — Inzittende van een vliegtuig, niet behorende tot het boordpersoneel en dead-heading crew.

q. Boordpersoneel — Ieder die aan boord van een vliegtuig tijdens de vlucht hetzij werkzaamheden verricht welke van direct belang zijn voor de bediening van het vliegtuig hetzij werkzaamheden verricht of heeft te verrichten ten behoeve van de inzittenden of de lading.

r. Dead-heading crew — Ieder aan boord van een vliegtuig die niet behoort tot het boordpersoneel maar wel werkzaamheden verricht of heeft te verrichten ten behoeve van de inzittenden of de lading van de betreffende vlucht, de retourvlucht of het vliegtuig.

s. 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.

t. 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.

u. Staatstoestellen — Toestellen gebruikt door militaire, douane en politie diensten.

v. Vracht — Goederen vervoerd onder Air Waybill die op de luchthaven worden in- of uitgeladen, inclusief express vracht en militaire post en exclusief post en truck-vracht.

w. Post — Post, die op de luchthaven wordt in- of uitgeladen.

x. 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).

y. Hoofdstuk 3 vliegtuig — Een civiel subsonisch vliegtuig, gecertificeerd op grond van de standaards zoals naar verwezen in Annex 16, volume 1, Chapter 3, to the ICAO convention (fifth edition, 2008).

z. 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).

aa. 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
ab. 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 vliegtuiggerelateerde 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 geluidscertificatie van het vliegtuig (hierna te noemen de vergoeding naar geluid);
II het tijdstip waarop aankomst en vertrek van de luchthaven plaatsvinden (hierna te noemen de vergoeding naar tijdstip).
III het type vlucht: vluchten dan wel vrachtvluchten.
IV de locatie van afhandeling: aan een connected stand dan wel aan een disconnected stand.

Lid 2 De basisvergoeding voor een landing dan wel een start aan een connected stand geldt voor een vliegtuig uit de geluidscategorie S3 (zie artikel 3, lid 1), uitgevoerd tussen 06:00 en 23:00 uur. Deze basisvergoeding dient als uitgangspunt voor het bepalen van de vergoedingen gedifferentieerd naar de in lid 1 genoemde factoren.

De hoogte van de verschuldigde vergoeding ten opzichte van de basisvergoeding* per 1 april 2026:

Landing and take-off charges (%)	Category Category S1			Category S2			Category S3		
	Day	Night		Day	Night		Day	Night	
	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off
Connected	300%	1500%	1800%	200%	450%	500%	100%	280%	330%
Disconnected	240%	1200%	1440%	160%	360%	400%	80%	224%	264%
Cargo	156%	780%	936%	104%	234%	260%	52%	146%	172%

Category S4			Category S5			Category S6			Category S7		
Day	Night		Day	Night		Day	Night		Day	Night	
Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off
80%	240%	290%	60%	200%	240%	45%	120%	145%	30%	100%	120%
64%	192%	232%	48%	160%	192%	36%	96%	116%	24%	80%	96%
42%	125%	151%	31%	104%	125%	23%	62%	75%	16%	52%	62%

De hoogte van de verschuldigde vergoeding ten opzichte van de basisvergoeding* per 1 april 2027:

Landing and take-off charges (%)	Category Category S1			Category S2			Category S3		
	Day	Night		Day	Night		Day	Night	
	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off
Connected	400%	2500%	3000%	250%	675%	750%	100%	420%	495%
Disconnected	320%	2000%	2400%	200%	540%	600%	80%	336%	396%
Cargo	208%	1300%	1560%	130%	351%	390%	52%	218%	257%

Category S4			Category S5			Category S6			Category S7		
Day	Night		Day	Night		Day	Night		Day	Night	
Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off
75%	360%	435%	55%	300%	360%	40%	160%	190%	25%	130%	150%
60%	288%	348%	44%	240%	288%	32%	128%	152%	20%	104%	120%
39%	187%	226%	29%	156%	187%	21%	83%	99%	13%	68%	78%

* Zie artikel 3, lid 1 voor een definitie van de geluidscategorieën.

Lid 3 Ingeval van een vlucht die aan een connected stand wordt afgehandeld, bedraagt de verschuldigde basisvergoeding naar gewicht per 1.000 kg (of gedeelte daarvan) voor een landing dan wel een start:

	Per 1 april 2026	Per 1 april 2027
a. Voor vliegtuigen met een gewicht ≤ 2.000 kg (in totaal)	€ 207,80	€ 201,20
b. Voor vliegtuigen met een gewicht tussen 2.000 kg en 35.000 kg MTOW (in totaal)	€ 363,65	€ 352,10
c. Voor vliegtuigen met een gewicht van meer dan 35.000 kg	€ 10,39	€ 10,06

Ingeval van een vlucht die aan een disconnected stand wordt afgehandeld, bedraagt de verschuldigde basisvergoeding naar gewicht per 1.000 kg (of gedeelte daarvan) voor een landing dan wel een start:

	Per 1 april 2026	Per 1 april 2027
a. Voor vliegtuigen met een gewicht ≤ 2.000 kg (in totaal)	€ 166,20	€ 161,00
b. Voor vliegtuigen met een gewicht tussen 2.000 kg en 35.000 kg MTOW (in totaal)	€ 290,85	€ 281,75
c. voor vliegtuigen met een gewicht van meer dan 35.000 kg	€ 8,31	€ 8,05

Ingeval van een vrachtvlucht bedraagt de verschuldigde basisvergoeding naar gewicht per 1.000 kg (of gedeelte daarvan) voor een landing dan wel een start:

	Per 1 april 2026	Per 1 april 2027
a. voor vliegtuigen met een gewicht tot en met 35.000 kg MTOW (in totaal)	€ 189,00	€ 183,05
b. voor vliegtuigen met een gewicht van meer dan 35.000 kg	€ 5,40	€ 5,23

Lid 4 Alle tarieven worden afgerond op centen. Zie bijlage I voor een overzicht van de tarieven.

Nb: De exploitant zal in overeenstemming met de Wet luchtvaart voor jaar 3 van de tariefperiode (2027) aangepaste tarieven vaststellen na verrekeningen. Bovengenoemde vergoedingen per 1 april 2027 zullen derhalve (uiterlijk) op 31 oktober 2026 worden herzien en opnieuw vastgesteld.

Artikel 3 Geluidscategorieën

Lid 1 De vergoeding naar geluid is gekoppeld aan de mate waarin individuele vliegtuigen beslag leggen op de beschikbare capaciteit binnen de grenswaarden voor geluidbelasting, die voor de luchthaven Schiphol zijn vastgesteld. Uitgangspunt is de geluidsproductie in EPNdB-waarden per vliegtuig conform de door ICAO erkende en aanvaarde certificering. Binnen de Hoofdstuk 3, Hoofdstuk 4 en Hoofdstuk 14 certificering dient de ΔEPNdB bepaald te worden. De ΔEPNdB wordt berekend door de som van de drie limietwaarden (zoals gedefinieerd in het ICAO document Annex 16, Volume 1, Chapter 3) af te trekken van de som van de drie EPNdB-certificatiewaarden. De volgende geluidscategorieën worden onderscheiden:

- geluidscategorie S1: ΔEPNdB > -11 (Meest lawaaiige vliegtuigen);
- geluidscategorie S2: -11 ≥ ΔEPNdB > -15
- geluidscategorie S3: -15 ≥ ΔEPNdB > -18
- geluidscategorie S4: -18 ≥ ΔEPNdB > -21
- geluidscategorie S5: -21 ≥ ΔEPNdB > -24
- geluidscategorie S6: -24 ≥ ΔEPNdB > -27
- geluidscategorie S7: ΔEPNdB ≤ -27 (meest geluidsarme vliegtuigen)

Lid 2 Voor vliegtuigen die niet Hoofdstuk 3, Hoofdstuk 4 of Hoofdstuk 14 zijn gecertificeerd geldt:

- Hoofdstuk 2 vliegtuigen: geluidscategorie S1
- Helikopters: geluidscategorie S2
- Vliegtuigen met een gewicht > 2 ton MTOW en < 6 ton MTOW: geluidscategorie S4
- Propellervliegtuigen met een gewicht > 2 ton MTOW en ≤ 9 ton MTOW: geluidscategorie S4
- Vliegtuigen met een gewicht ≤ 2 ton MTOW en (volledig) elektrische vliegtuigen: geluidscategorie S7

Lid 3 In het geval de exploitant niet beschikt over de geluidscertificatie van een vliegtuig zal de vergoeding naar geluid gebaseerd worden op de meest ongunstige uitvoering c.q. configuratie

van dat vliegtuigtype conform de zogenoemde ‘vangnettabel’ (zie bijlage II voor een overzicht per vliegtuigtype).

Artikel 4 Toeslagregeling inzake het gebruik van Hoofdstuk 2 en 3 vliegtuigen

Lid 1 Het is niet toegestaan om met Hoofdstuk 2 vliegtuigen op de luchthaven Schiphol te opereren. Aan de eigenaar van een (Hoofdstuk 2 en 3) vliegtuig tot ΔEPNdB -10, die desondanks op de luchthaven Schiphol landt, bijvoorbeeld in geval van een noodsituatie, wordt een extra toeslag opgelegd.

Lid 2 De toeslag voor Hoofdstuk 2 en Hoofdstuk 3 vliegtuigen (tot ΔEPNdB -10) bedraagt:

- tot 100 ton MTOW: € 1.837,80 per landing;
- vanaf 100 ton MTOW: € 2.756,70 per landing.

Lid 3 Op het eerste verzoek zal de eigenaar/operator van het vliegtuig een kopie van het geluidscertificaat van het vliegtuig, waarmee hij op de luchthaven Schiphol opereert, verstrekken aan de exploitant.

Toelichting:

Het besluit van de ACM (d.d. 27 mei 2025 met kenmerk : ACM/UIT/649810) over de Tarieven en Voorwaarden Schiphol 2025-2027 is nog niet onherroepelijk. De vastgestelde Tarieven en Voorwaarden bevatte in artikel 4 ook een verbod op het opereren met hoofdstuk 4 vliegtuigen op de Luchthaven Schiphol. Dit betekent dat – afhankelijk van het oordeel van het CBb – artikel 4 nog gewijzigd dient te worden. Tot dat moment geldt bovenstaand verbod van het opereren met hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3 vliegtuigen op de luchthaven Schiphol.

Artikel 5 Emissie gerelateerde vergoedingen

Voor iedere start en iedere landing is aan de exploitant een NOx-gerelateerde vergoeding verschuldigd. De vergoeding voor NOx bedraagt per vlucht:

- € 4,00 per kg NOx-emissie in de gestandaardiseerde landing and take-off (LTO)-fase.

De vergoeding wordt gebaseerd op de gecertificeerde emissiedata van het betreffende motortype, zoals opgenomen in de ICAO Aircraft Emissions Databank, volgens de methodiek zoals vastgesteld in ICAO Annex 16, Volume II. Deze methodiek is als volgt: het vermenigvuldigen van de NOx-emissie indices, fuel flows en Time-In-Modes voor elke fase (take-off, climb-out, approach, idle conditions) en dit bij elkaar optellen. De te gebruiken data is direct afkomstig van de motorfabrikant.

Indien de ICAO Aircraft Emissions Databank geen emissiedata bevat voor het betreffende motortype, dan kunnen gebruikers een certificaat van emissiedata aanleveren.

Bij ontbrekende emissiedata wordt de vergoeding voor NOx als volgt vastgesteld:

- 0,3kg NOx-emissie in de gestandaardiseerde LTO-fase per 1.000kg startgewicht. Het minimum startgewicht van 20.000kg/35.000 kg MTOW uit artikel 2 is hierop niet van toepassing.

Artikel 6 Passagiersgerelateerde vergoedingen

Lid 1 In het geval dat er sprake is van het vervoer van passagiers zijn de passagiersgerelateerde vergoedingen verschuldigd, te weten de Passenger Service Charge en de Security Service Charge, waarbij het totaal verschuldigde bedrag wordt bepaald door het aantal passagiers dat

zich aan boord bevindt bij het vertrek van de luchthaven (hierna te noemen de vergoedingen naar passagiers).

Lid 2 Bij de berekening van de in het eerste lid bedoelde vergoedingen wordt onderscheid gemaakt naar lokaal opstappende passagiers en transfer/transitpassagiers en naar de locatie van afhandeling.

Lid 3 De in lid 1 genoemde vergoedingen naar passagiers zijn niet verschuldigd voor:

a. Passagiers beneden de leeftijd van 2 jaar;
b. Passagiers op staatstoestellen.

Lid 4 De in het eerste lid bedoelde vergoedingen naar passagiers bedragen voor de Passenger Service Charge bij afhandeling van de passagiers op Schiphol Centrum:

	Per 1 april 2026	Per 1 april 2027
Per lokaal opstappende passagier	€ 28,05	€ 29,26
Per vertrekkende transfer/transit passagier	€ 11,78	€ 12,29

Lid 5 De in het eerste lid bedoelde vergoedingen naar passagiers bedragen voor de Passenger Service Charge bij afhandeling van de passagiers op Schiphol Oost:

	Per 1 april 2026	Per 1 april 2027
Per lokaal opstappende passagier	€ 22,44	€ 23,41
Per vertrekkende transfer/transit passagier	€ 9,24	€ 9,83

Lid 6 De in het eerste lid bedoelde vergoedingen naar passagiers bedragen voor de Security Service Charge:

	Per 1 april 2026	Per 1 april 2027
Per lokaal opstappende passagier	€ 21,37	€ 18,81
Per vertrekkende transfer/transit passagier	€ 11,94	€ 10,51

Lid 7 Voor toestellen met een gewicht > 2.000 kg met passagiers aan boord waarvan de MTOW/Pax ratio > 1.5 geldt een toeslag van € 500 per vertrekkende vlucht.

Nb: De exploitant zal in overeenstemming met de Wet luchtvaart voor jaar 3 van de tariefperiode (2027) aangepaste tarieven vaststellen na verrekeningen. Bovengenoemde vergoedingen per 1 april 2027 zullen derhalve (uiterlijk) op 31 oktober 2026 worden herzien en opnieuw vastgesteld.

Artikel 7 Vergoedingen voor vliegtuig parkeren

Lid 1 Voor het parkeren van een vliegtuig op de voor algemeen gebruik bestemde gedeelten van de luchthaven Schiphol is per etmaal of gedeelte daarvan parkeergeld verschuldigd overeenkomstig hetgeen in de leden 2, 3, 4 en 5 van dit artikel is bepaald.

Lid 2 Behoudens het bepaalde in onderstaand lid 3 en lid 4 is per parkering - per etmaal of een gedeelte daarvan - aan parkeergeld per 1.000 kg gewicht de somma verschuldigd van:

€ 3,77 per 1 april 2026
€ 4,01 per 1 april 2027

Lid 3 Geen vergoeding is verschuldigd indien het parkeren plaatsvindt gedurende een kortere periode dan zes uur en een kwartier.

Lid 4 Geen vergoeding is verschuldigd tijdens de periode tussen 23.00 en 06.00 uur.

Lid 5 Als parkeerduur dient te worden beschouwd de totale verblijfsduur op de luchthaven, vanaf het moment van touchdown tot het moment van airborne, verminderd met de verblijfsduur op opstelplaatsen die niet in het beheer zijn van de exploitant, vervolgens verminderd met de periode(n) tussen 23.00 en 6.00 uur, vervolgens verminderd met zes uur en vijftien minuten.

Nb: De exploitant zal in overeenstemming met de Wet luchtvaart voor jaar 3 van de tariefperiode (2027) aangepaste tarieven vaststellen na verrekeningen. Bovengenoemde vergoedingen per 1 april 2027 zullen derhalve (uiterlijk) op 31 oktober 2026 worden herzien en opnieuw vastgesteld.

Artikel 8 Vergoedingsverplichtingen

Lid 1 Voor betaling van de in de artikelen 2, 4, 5, 6 en 7 bedoelde vergoedingen zijn hoofdelijk aansprakelijk de eigenaar van het vliegtuig, de houder en de gebruiker daarvan en degene die als gemachtigde van de eigenaar, de houder, c.q. de gebruiker optreedt, met inachtneming van het bepaalde in artikel 13.

Lid 2 Alle genoemde tarieven zijn exclusief daarover eventueel verschuldigde belastingen c.q. heffingen.

Lid 3 De hoogte van de op grond van de artikelen 2, 4, 5, 6 en 7 verschuldigde vergoedingen wordt gebaseerd op de vlucht-, vloot- en beladingsgegevens welke aangeleverd dienen te worden door of namens de eigenaar van het vliegtuig in overeenstemming met hetgeen is bepaald in de artikelen 10, 11 en 12.

Artikel 9 Onvoorziene omstandigheden

Lid 1 Indien een vliegtuig, na van de luchthaven Schiphol te zijn opgestegen hierop zonder een andere luchthaven te hebben aangedaan, wegens slechte weersomstandigheden, motorstoring of andere onvoorziene oorzaken, terugkeert, zijn de in artikel 2, artikel 5 en artikel 6 genoemde vergoedingen slechts verschuldigd voor één start en één landing.

Lid 2 Voorts staat het de exploitant vrij af te zien van het innen van de vergoedingen zoals genoemd in artikel 2, 5, 6 en 7 in geval van, naar het oordeel van de luchthaven Schiphol, andere onvoorziene omstandigheden dan genoemd in het eerste lid van dit artikel.

Artikel 10 Aanleveren vluchtgegevens

Lid 1 Door of namens de eigenaar van een vliegtuig welke deelneemt aan het luchtverkeer dienen aan de exploitant de vluchtgegevens van elke uitgevoerde vlucht te worden aangeleverd.

Lid 2 De volgende vluchtgegevens dienen te worden aangeleverd:

1. Vluchtschema’s en updates van vluchtschema’s, inclusief informatie over code-share en joint-operation vluchten;
2. Vliegtuigtype en stoel-configuratie;
3. Aantallen passagiers aan boord: lokaal vertrekkende, transfererende en aankomende passagiers, verdeeld in: volwassenen, kinderen, baby’s en inclusief bezette ‘deadheading crew’ en staatsstoelen;
4. Aankomende en uitgaande vluchtnummers per transfererende passagier;
5. Aantal en aankomend en vertrekkend vluchtnummer van alle passagiers die assistentie vereisen;
6. Hoeveelheid bagage aan boord verdeeld over lokaal vertrekkend, transfererend en aankomend (‘terminating’);
7. Gewicht van vracht en post;

8. Vertraging en vluchtafwijkingsinformatie.

Lid 3 Gegevens dienen te worden aangeleverd als IATA standaard berichten. Berichten dienen voor zowel binnenkomende als vertrekkende vluchten (vanuit AMS gezien) te worden verstuurd, tenzij anders aangegeven. De volgende berichten zullen worden geaccepteerd:

Bericht afkorting	Bericht	IATA Referentie
PAL, CAL	Passenger assistance list, Change assistance list	IATA PSCRM, RP 1708a
PSM	Passenger service message	IATA PSCRM, RP 1715
PNL	Passenger name list	IATA PSCRM, RP 1708
PTM[1]	Passenger transfer message	IATA PSCRM, RP 1718
PRL	Passenger reconciliation list	IATA PSCRM, RP 1719b
BSM[2]	Baggage source message	IATA PSCRM, RP 1745, sec. 4
SSM	Standard schedules message	IATA SSIM, Chapter 4
ASM	Ad-hoc schedules message	IATA SSIM, Chapter 5
SSIM7	Flight Schedule in SSIM7 format	IATA SSIM. Chapter 7
LDM[3]	Load message	IATA AHM 583
MVT[4]	Aircraft movement message	IATA AHM 780
EDP Load sheet	Electronic Data Processing load sheet	IATA AHM 517
SLS	Statistical Load Summary	IATA AHM 588

Lid 4 Gegevens dienen volgens onderstaand tijdschema worden aangeleverd:

Data Type	Moment van aanlevering
Vluchtschema	365 dagen voorafgaand aan de operatie. Dagelijkse updates van vluchtschema's voor de aankomende 70 dagen zijn vereist. Updates van vluchtschema's voor de periode van 70 tot 365 dagen vooruit zijn elk kwartaal vereist. Beide updates moeten verstuurd worden in SSIM UTC format. De vluchtschema's worden gebruikt voor operationele en security-voorbereidingen en planningen.
Boeking beladingsdata -- passagier *	Boeking informatie per vlucht tenminste 70 dagen voor uitvoering van de vlucht met een dagelijkse update, aangeleverd in het gevraagde formaat. Voor airlines die al forecast data delen met Schiphol (zie hieronder), is het op dit moment niet nodig om boeking data te delen.
Voorspelde beladingsdata -- passagier *	Voorspeld aantal passagiers aan boord tenminste 70 dagen voor uitvoering van de vlucht met een dagelijkse update, aangeleverd in het gevraagde formaat.

[1] PTM alleen voor binnenkomende vluchten. Op uitgaande vluchten ICL (Inbound Connection List)
[2] Local boarding BSM en Transfer BSM op in en uitgaande vluchten, Terminating BSM op binnenkomende vluchten.
[3] Indien LDM niet verstuurd kan worden, dient Total PAX on board te worden doorgegeven in MVT berichten.
[4] Actual Arrival (AA, voor aankomende vluchten) en Actual Departure (AD, voor vertrekkende vluchten) dienen te worden verstuurd. Voor vertrekkende vluchten dient het Delay (DL) (en evt Extra Delay (ED)) veld te worden toegevoegd. Als standaard voor het leveren van vertragingsinformatie (DL/EDL) wordt AHM 730 en AHM 731 gehanteerd.
Indien een luchtvaartmaatschappij vertragingsinformatie niet volgens deze standaard aanlevert, is de luchtvaartmaatschappij verplicht jaarlijks, of bij een verandering, een overzicht van de vertragingscodes die de airline intern gebruikt, aan te leveren aan Amsterdam Airport via (t.b.d).
Dit overzicht dient ten behoeve van een correcte vertaling naar de AHM 730 en AHM 731 standaard teneinde zo accuraat en eenduidig data te genereren die bijdragen aan de in artikel 10 lid 7 beschreven doeleinden.
Amsterdam Airport maakt gebruik van het EDP-ondersteunde systeem FLIRT*AMS voor elektronische gegevensinvoer en -overdracht.

Voorspelde beladingsdata – bagage **	Voorspeld aantal bagage stuks per vlucht tenminste 70 dagen voor uitvoering van de vlucht met een dagelijkse update, aangeleverd in het gevraagde formaat.
Voorspelde beladingsdata – post en vracht ***	Voorspelde post en vracht in kilo's per vlucht route element tenminste 70 dagen voor uitvoering van de vlucht met een dagelijkse update, aangeleverd in het gevraagde formaat.
Operationele beladingsgegevens	Aantallen passagiers en aantallen en gewicht van bagage en/of cargo op de dag van uitvoering van de vlucht.
Movement berichten	Zodra de gegevens beschikbaar zijn.

Data dient, per data type, aangeleverd te worden overeenkomstig het formaat hieronder via de eigen API van de airline.

* Formaat voor voorspelde/boeking data voor passagiersvluchten:

flight designator	airline designator	flight number	scheduled datetime LT	ad	station	seats	aircraft type	service type	transfer passenger	od passenger	transit passenger	file date
XX1234	XXX	1234	01/06/2022 05:30	A	LHR	186	73H	J	20	150	0	16/04/2024

** Formaat voor voorspelde bagage stuks voor passagiersvluchten:

flight designator	airline designator	scheduled date LT	scheduled time LT	ad	Via	station	seats	aircraft type	service type	baggage count OD	baggage count TRF	File date
XX1234	XXX	01/06/2022	05:30	A	BCN	CUR	186	73H	J	48	30	16/04/2024
XX0658	XXX	01/07/2022	08:30	D		LHR	100	E90	J	30	2	16/04/2024

*** Formaat voor voorspeld gewicht van vracht en post per route element van de vlucht:

flight designator	airline designator	flight number	scheduled datetime LT	ad	route/ station	aircraft registration	aircraft type	flight nature	pax/ freighter	cargo kg	chargeable weight kg	mail kg	File date
XX1234	XX	1234	02/04/2024 03:35	A	JNB	ABABC	74F	FL	F	50200	54303	2	16/04/2024
XX1234	XX	1234	02/04/2024 03:35	A	NBO	ABABC	74F	FL	F	20081	21000		16/04/2024
XX1234	XX	1234	02/04/2024 09:35	D	LUX	ABABC	74F	FL	F	70100	72430	4	16/04/2024

Lid 5 Alle berichten dienen als SITA Telex verstuurd te worden aan SITA Telex adres AMSOP7X[5].

PAL, CAL en PSM berichten dienen eveneens aan het SITA Telex adres SPLCACR te worden verstuurd. Als alternatief, wanneer levering via SITA Telex niet mogelijk is, kunnen berichten ook als tekst email of tekst attachment verstuurd worden aan email adres amsairlinedata@schiphol.nl.

Vluchtschema's in SSIM7 format dienen verstuurd te worden naar email adres scheduling@schiphol.nl met CC aan amsairlinedata@schiphol.nl.

Lid 6 De eigenaar/uitvoerder van de vlucht 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 7 De verstrekte gegevens zullen worden gebruikt voor:

- Interne doeleinden: forecasting/planning en dagelijkse uitvoering van luchthavenactiviteiten;
- Monitoren en rapporteren van operationele, tactische en strategische prestaties;
- Communiceren naar passagiers en belanghebbenden;
- Airport slot management en rapportage aan Airport Coordination Netherlands (ACNL);
- Externe rapportage, zoals Airport Operator Data Flow (APDF) aan Eurocontrol CODA etc. etc.
- Facturatie

Lid 8 De eigenaar is verantwoordelijk voor het voorkomen en oplossen van verschillen tussen alle data elementen van haar gecoördineerde slots en de geleverde gegevens, zelfs in het geval een derde partij uit naam van de eigenaar de gegevens verstrekt.

[5] Het SITA Telex adres SPLLA7X kan als alternatief worden gebruikt.

Artikel 11 Aanleveren vlootgegevens

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

1. Fabrikant, type en model
2. Serienummer van het vliegtuig
3. Nationaliteits- en inschrijvingskenmerk (vliegtuigregistratie)
4. MTOW (in kilo's)
5. Configuratie
6. Geluidswaarden (EPNdB Fly-over, Lateral en Approach)
7. Motortype
8. NOx-emissiegegevens (voor zover niet vermeld in ICAO Aircraft Emissions Databank)

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
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 het desbetreffende vliegtuigtype, dan wel zal de geluidscategorie worden bepaald op basis van de meest lawaaiige configuratie van het betreffende vliegtuigtype (zie de vangnettabel in Bijlage II) en wordt de emissiegerelateerde vergoeding vastgesteld zoals beschreven in artikel 5. 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 12 Aanleveren beladingsgegevens

Lid 1 Voor de bepaling van de hoogte van de vergoedingen naar passagiers als ook voor de exploitant om zorg te dragen voor een zo efficiënt mogelijke luchtvrachtoperatie, dient door of namens de eigenaar van het vliegtuig aan de exploitant per vlucht een opgave te worden verstrekt van het aantal en de aard van de zich bij vertrek van het vliegtuig aan boord bevindende passagiers en lading. Deze opgave dient naar het oordeel van de exploitant op deugdelijke en controleerbare wijze plaats te vinden. De gebruiker verstrekt over elke kalenderdag een opgave van alle aan boord bevindende passagiers en hoeveelheid lading van de vanaf de luchthaven vertrokken en op

de luchthaven aangekomen vliegtuigen en lucht vervangend wegvervoer, ook indien er geen passagiers of lading zich aan boord bevinden. Vrachtbeladingsdata dient verstrekt te worden aan de exploitant en/of de namens de exploitant werkende data uitwisseling beheer partij (Cargonaut). Ten behoeve van een efficiënte vrachtoperatie op de luchthaven is data voor vertrek en zo recent mogelijk, indien verzocht door de afdeling Cargonaut real time, gesplitst naar Import en Export en bevat per vlucht of rit – in geval van luchtvervangend wegvervoer - een uitsplitsing naar Manifest, MasterAirWayBill (MAWB) en HouseAirWayBill (HAWB) naar onderliggende ladingstukken als ook naar onderliggend gewicht. Daarnaast verstrekt de gebruiker de exploitant en/of de namens de exploitant werkende data uitwisseling beheer partij (Cargonaut) de Flight Status Update (FSU) van gevlogen vrachtlading, gesplitst naar ingaande en uitgaande lading:

- Ingaand AMS :
    - RCS vanuit origin (Received from Shipper/ Agent)
    - DEP vanuit origin (Depart Flight)
    - RCF Schiphol (Received from Flight)
    - NFD Schiphol, (Arrived Destination / Agent informed)
    - DLV Schiphol, (Delivered to Agent)
- Uitgaand AMS:
    - RCS, DEP, RCF (destination),
    - NFD (destination)
    - DLV (destination)

De gebruiker stelt de exploitant op de hoogte van de vrachtafhandelaar waarvan hij gebruik maakt en de transporteur(s) voor luchtvervangend wegvervoer waarvan hij gebruik maakt. Van wijzigingen daarin stelt hij de exploitant terstond op de hoogte.

Schiphol kan gebruikmaken van bovengenoemde data (informatie) voor eigen onderzoek, voor publicaties van generieke luchthaven data alsook voor efficiëntieverbeteringen, tenzij anders overeengekomen met de eigenaar van de data. Schiphol kan operationele, niet-commercieel gevoelige gegevens, data ook beschikbaar stellen aan bij de lading betrokken partijen op Schiphol om daarmee een efficiëntere goederenstroom te bewerkstelligen.

Lid 2 De gebruiker kan de onder lid 1 van dit artikel beschreven opgave ook door een afhandelaar laten verstrekken, onverminderd haar verantwoordelijkheid voor de tijdigheid, juistheid en volledigheid van deze gegevens.

Lid 3 De opgave van de actuele beladingsgegevens van vluchten die de voorafgaande dag zijn uitgevoerd, dient elke dag vóór 09:30 uur lokale tijd bij de exploitant te zijn aangeleverd.

Lid 4 Indien de in lid 1 tot en met lid 3 procedures en gevraagde gegevens niet tijdig zijn gevolgd, dan zal de berekening van de passagiersgerelateerde vergoedingen geschieden op basis van een bezetting van de volledige zitplaatscapaciteit (op basis van ‘all economy’) van het betrokken vliegtuigtype door lokaal opstappende passagiers.

Lid 5 In afwijking van hetgeen gesteld in lid 4 van dit artikel zal in geval van een langdurige onderbreking van het proces van aanlevering van beladingsgegevens door de gebruiker, welke de reguliere, wekelijkse facturatie door de exploitant op basis van aangeleverde beladingsgegevens zoals bedoeld in artikel 13, lid 2 ernstig verstoort of onmogelijk maakt, door de exploitant een voorlopige factuur worden opgesteld en verstrekt. Deze voorlopige factuur wordt gebaseerd op een naar het oordeel van de exploitant redelijke inschatting van de verschuldigde havengelden, gebaseerd op een eerdere, vergelijkbare facturatieperiode, eventueel geëxtrapoleerd op basis van recente informatie over de ontwikkeling van de beladingsgegevens. Op het moment dat door de gebruiker alsnog, maximaal 30 dagen na de datum van de voorlopige factuur, de juiste beladingsgegevens worden aangeleverd, zal terugbetaling of naheffing plaatsvinden van de verschillen tussen de daadwerkelijk verschuldigde vergoedingen en de vergoedingen zoals betaald door de gebruiker op basis van de voorlopige factuur voor de gehele periode van de onderbreking. Indien niet binnen 30 dagen na datum van de voorlopige factuur de juiste beladingsgegevens worden aangeleverd geldt de voorlopige factuur als de definitieve factuur en vervalt het recht op terugbetaling of naheffing.

Lid 6 Alle documentatie die noodzakelijk is om de juistheid en volledigheid van de opgegeven beladingsgegevens zoals gespecificeerd artikel 10, lid 2 te kunnen controleren, dient beschikbaar te blijven voor controledoeleinden door de exploitant. De exploitant kan de gebruiker bij het vermoeden van afwijkingen om een auditcertificaatvragen.
Deze documentatie bestaat uit:

- Het document op basis waarvan de totale passagiersaantallen kunnen worden vastgesteld, bijvoorbeeld een SLS-bericht en Pieces & Weight list, het geautoriseerde loadsheet of het 'Customer Weight and Balance Display'.
- De passenger list.
- Indien sprake is van transferpassagiers: De inboundlijst met herkomst en uiteindelijke bestemming van transferpassagiers.
- Indien sprake is van passagiers beneden de leeftijd van 2 jaar welke niet zijn vermeld op de passenger list: Een lijst met deze passagiers.

Deze documentatie dient tot minimaal 12 maanden na het vertrek van het vliegtuig beschikbaar te blijven, in fysieke vorm of in geautomatiseerde systemen, en op verzoek van de exploitant binnen 5 werkdagen te worden overgelegd, bij gebreke waarvan de exploitant de passagiersgerelateerde vergoedingen kan berekenen in overeenstemming met lid 4.

Lid 7 De exploitant zal de beladingsgegevens welke door gebruikers aan de exploitant worden verstrekt, zoals beschreven in dit artikel, als bedrijfsvertrouwelijk beschouwen en behandelen. De exploitant zal ervoor zorgdragen dat deze gegevens niet in een tot een individuele gebruiker herleidbare vorm worden gepubliceerd.

Lid 8 Gegevens welke door gebruikers worden verstrekt in het kader van de controle van de aangeleverde beladingsgegevens, zoals beschreven in lid 6, zullen door de exploitant uitsluitend voor dit doel gebruikt worden. Deze gegevens zullen uitsluitend ter beschikking worden gesteld aan die personen welke hierover dienen te beschikken voor dit doel en welke gebonden zijn aan vertrouwelijkheidsbepalingen. Met betrekking tot persoonsgegevens welke door de gebruikers aan de exploitant worden verstrekt zal de exploitant handelen in overeenstemming met de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).

Lid 9 Bij de aanlevering van export zendingen dient te worden voldaan aan de eisen voor Ready-for-Carriage (RfC), zoals vastgesteld door het ACN bestuur na inspraak van de sectorraden.

Lid 10 De ontvangende expediteur van binnenkomende zendingen wordt vastgesteld door het centraal, geautomatiseerd nominatie proces, dat gebruik maakt van het centrale bestand van stationsverklaringen. Ontvangende partijen, of namens hen de door hen aangestelde expediteur, zorgen voor juiste invulling van de stationsverklaringen.

Artikel 13 Verplichtingen

Lid 1 Alle vergoedingen omschreven in de artikelen 2, 4, 5, 6 en 7 dienen vóór vertrek van het vliegtuig te zijn voldaan middels:

1. betaling met credit card bij het kantoor van de Havendienst van de exploitant.
2. onder verwijzing naar lid 3: wekelijkse vooruitbetalingen of wekelijkse facturering met aanvullende zekerheidstelling in de vorm van een bankgarantie of waarborgsom, indien expliciet door de exploitant en betalingsplichtige overeengekomen.

Lid 2 Ingeval van wekelijkse facturering bedraagt de maximale betalingstermijn van een factuur 21 dagen te rekenen na de factuurdatum. Bij overschrijding van de toegestane betalingstermijn wordt een rentevergoeding van 1% op maandbasis in rekening gebracht.

Lid 3 Naar het oordeel van de exploitant kan deze besluiten de betalingsplichtige kredietruimte toe te staan op een door de exploitant te kiezen wijze. Bij de beoordeling hiervan neemt de exploitant in ieder geval het betalingsgedrag en de kredietwaardigheid van de betreffende gebruiker in

overweging. De exploitant kan eenzijdig de overeenkomst inzake de kredietruimte met de gebruiker beëindigen en kredietruimte beperken indien betalingsgedrag of kredietwaardigheid van de gebruiker daartoe aanleiding geeft.

Lid 4 De eigenaar kan bij verhuur van een vliegtuig voor een periode langer dan een half jaar de exploitant schriftelijk of op elektronische wijze verzoeken de factuur voor verschuldigde havengelden en bijkomende heffingen en belastingen aan de huurder te zenden, onverminderd de verantwoordelijkheid voor tijdige voldoening en aansprakelijkheid van alle verschuldigde gelden. Indien de huurder van een vliegtuig garant staat voor een of meerdere vluchten dient deze een volledig ingevuld formulier 'Garantstelling per vlucht' in bij de afdeling Customer Solutions (customersupport@schiphol.nl).

Lid 5 Reclames op facturen, moeten door de gebruiker binnen 30 dagen na factuurdatum geschieden. Bij reclames op facturen welke plaatsvinden later dan 30 dagen na factuurdatum vervalt het recht op terugbetaling van verschillen tussen de opgave en facturering van de vloot- en beladinggegevens en kan ook anderszins de gebruiker geen claims indienen ten aanzien van de factuur. Wijziging van het factuurbedrag, verrekening of opschorting van betaling wordt onder geen beding toegestaan, noch het zonder vooroverleg terugzenden van de factuur. Claims van gebruikers naar aanleiding van geconstateerde verschillen in de opgave en facturering van de vloot- en beladinggegevens moeten schriftelijk of op elektronische wijze en vergezeld van bewijsstukken bij de exploitant worden ingediend.

Lid 6 Ingeval een vergoeding voor een vlucht zoals omschreven in artikel 8 in rekening is gebracht, kan de betalingsplichtige binnen 30 dagen te rekenen vanaf de factuurdatum een verzoek tot vrijstelling van betaling indienen bij de exploitant bij de afdeling Customer Support / Aviation Business Development. Dit verzoek dient schriftelijk of op elektronische wijze te worden ingediend bij de exploitant.

Lid 7 Bij niet naleving door de gebruiker van de voorwaarden zoals vermeld in artikel 11 en artikel 12 met betrekking tot het aanleveren van vloot- en beladingsgegevens zal creditering door de exploitant van de door het gebruik van de vangnetwaardes of zitplaatscapaciteit of anderszins ontstane verschillen niet van toepassing zijn.

Artikel 14 Omzetbelasting

Lid 1 Omzetbelasting dient ingevolge de Nederlandse belastingwetgeving (Wet Omzetbelasting 1968) te worden geheven over alle genoemde tarieven en bedragen, met uitzondering van de genoemde overheidsheffingen. Het van toepassing zijnde tarief (BTW) wordt geheven over de bedragen van landings- en startgelden, parkeergelden, Passenger Service Charge en de Security Service Charge.

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 15 Kennisgeving tarieven en voorwaarden

Lid 1 De exploitant stelt eenmaal per drie jaar de tarieven en voorwaarden vast, die binnen de periode van drie jaar per jaar kunnen verschillen. De tarieven en voorwaarden treden in werking op 1 april van de eerstkomende periode.
De exploitant doet voorafgaande aan de periode waarop de tarieven en voorwaarden betrekking hebben mededeling van de tarieven en voorwaarden. Bij of krachtens een algemene maatregel van bestuur zijn nadere regels gesteld omtrent de wijze en het tijdstip waarop deze mededeling plaats vindt (Besluit Exploitatie luchthaven Schiphol 2017, artikel 3 en 4).

Lid 2 Mededeling van de tarieven en voorwaarden wordt gedaan door:

- terinzagelegging van de tarieven en voorwaarden op in ieder geval de vestiging van de exploitant op de luchthaven,
- door toezending van de vastgestelde tarieven en voorwaarden op verzoek van gebruikers aan het door hen opgegeven adres.

Lid 3 De exploitant zal voor de tussenliggende jaren gedurende de tariefperiode aangepaste tarieven vaststellen na verrekeningen.

Lid 4 De exploitant kan telkens als hiervoor aanleiding bestaat aangepaste operationele voorwaarden vaststellen voor het resterende gedeelte van de periode van drie jaar.

Artikel 16 Allocatie van luchthaveninfrastructuur en –faciliteiten

Lid 1 Allocatie van luchthaveninfrastructuur en –faciliteiten door de exploitant aan gebruikers geschiedt op objectieve, transparante en non-discriminatoire wijze.

Lid 2 De allocatie van vliegtuigopstelplaatsen en bijbehorende faciliteiten aan gebruikers ten behoeve van de afhandeling van vliegtuigen vindt plaats op grond van de Regulation Aircraft Stand Allocation Schiphol (RASAS) (website: https://www.schiphol.nl/nl/aviation-partnerships/vliegtuigproces/)

Lid 3 De allocatie van check-in faciliteiten aan gebruikers ten behoeve van de afhandeling van passagiers en hun bagage vindt plaats op grond van de Check-In Desk Allocation Rules (CIDAR) (website: https://www.schiphol.nl/nl/aviation-partnerships/passagiersproces/)

Lid 4 De allocatie van aankomstbanden voor bagage (reclaimbanden) aan gebruikers ten behoeve van de afhandeling van aankomende bagagestukken vindt plaats op grond van de Baggage Reclaim Allocation Rules (website: https://www.schiphol.nl/nl/aviation-partnerships/bagageproces/).

Lid 5 De exploitant kan aanvullende criteria vaststellen voor allocatie van infrastructuur. Gebruikers worden hierover schriftelijk of op elektronische wijze geïnformeerd.

Artikel 17 Overige voorwaarden

Lid 1 Regels met betrekking tot bewegwijzering, de Schiphol huisstijl en communicatiemateriaal van luchtvaartmaatschappijen in de terminal zijn vastgelegd in het document ’Branding regulations’ (website: https://www.schiphol.nl/nl/aviation-partnerships/passagiersproces/).

Lid 2 Regels opgesteld door de exploitant voor het gehele luchthavengebied, zijn vastgelegd in het document ‘Schipholregels’ (website: https://www.schiphol.nl/nl/privacy-en-cookies/schipholregels/).

Lid 3 Andere regels en voorwaarden welke relevant kunnen zijn voor gebruikers zijn gepubliceerd op https://www.schiphol.nl/nl/aviation-partnerships/operations/.

Artikel 18 Aansprakelijkheid

Lid 1 De exploitant is niet aansprakelijk voor schade en/of persoonlijk letsel ontstaan door of tijdens verblijf binnen het luchthavengebied. Het in de vorige zin gestelde geldt niet voor schade en/of letsel die het gevolg is van aantoonbare opzet en/of grove nalatigheid aan de zijde van de exploitant.

Lid 2 Degene door wiens handelen of nalaten de exploitant directe dan wel indirecte schade lijdt, is hiervoor volledig aansprakelijk.

Lid 3 Op de aansprakelijkheid van of jegens gebruikers zijn voor luchtvaartactiviteiten in de zin van artikel 2 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017 voorts de Schipholregels (onverminderd) van toepassing.

Artikel 19 Nakoming Schiphol tarieven en voorwaarden

Lid 1 Kosten veroorzaakt door het niet nakomen van enige voorwaarde zoals genoemd in ‘Schiphol Tarieven en Voorwaarden’ kunnen aan de eigenaar in rekening worden gebracht.

Artikel 20 Toepasselijk recht en geschillenregeling

Lid 1 Op alle uit ‘Schiphol Tarieven en Voorwaarden’ e.a. voortvloeiende rechten, verplichtingen en geschillen is bij uitsluiting van andere rechtstelsels Nederlands Recht van toepassing.

Lid 2 Binnen de wettelijk gestelde periode kunnen gebruikers of representatieve organisaties een aanvraag doen bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) om vast te stellen of de tarieven en voorwaarden in strijd zijn met bij of krachtens de wet gestelde regels. (Zie Wet luchtvaart artikel 8.25f en Besluit Exploitatie luchthaven Schiphol 2017 artikel 27).

Lid 3 Overige geschillen worden onderworpen aan het oordeel van de daartoe bevoegde rechter van de rechtbank te Amsterdam.

Artikel 22 Bijlagen

Lid 1 De aan deze ‘Schiphol Tarieven en Voorwaarden’ gehechte bijlagen I en II maken integraal deel uit van ‘Schiphol Tarieven en Voorwaarden’.

Lid 2 Het deel ‘Heffingen en belastingen op Amsterdam Airport Schiphol’ is uitsluitend voor informatieve doeleinden voor gebruikers toegevoegd.

Artikel 23 Inwerkingtreding

Deze Schiphol Tarieven en Voorwaarden treden op 1 april 2026 in werking, behoudens die documenten als bedoeld in artikel 17 waarvoor een andere ingangsdatum van kracht kan zijn.

Royal Schiphol Group N.V.

De Directie

Datum: Oktober 2025

Bijlage I Overzicht tarieven in Euro's

2026:

Landing and take-off (€) per 1 April 2026	Category S1			Category S2			Category S3			Category S4			Category S5			Category S6			Category S7		
(Charge per 1.000 kg)	Day	Night		Day	Night		Day	Night		Day	Night		Day	Night		Day	Night		Day	Night	
	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off
Connected	31,17	155,85	187,02	20,78	46,76	51,95	10,39	29,09	34,29	8,31	24,94	30,13	6,23	20,78	24,94	4,68	12,47	15,07	3,12	10,39	12,47
Disconnected	24,94	124,68	149,62	16,62	37,40	41,56	8,31	23,27	27,43	6,65	19,95	24,10	4,99	16,62	19,95	3,74	9,97	12,05	2,49	8,31	9,97
Cargo flight	16,20	81,00	97,20	10,80	24,30	27,00	5,40	15,12	17,82	4,32	12,96	15,66	3,24	10,80	12,96	2,43	6,48	7,83	1,62	5,40	6,48

Dag: 06.00 – 23.00 uur
Nacht: 23.00 – 06.00 uur

Hoofdstuk 2 -3 toeslag per landing:
Tot 100.000 kg: € 1.837,80
Vanaf 100.000 kg: € 2.756,70

Passenger Service Charge Schiphol Centre	
Per departing local passenger	28,05
Per departing transfer/transit passenger	11,78

Passenger Service Charge Schiphol East	
Per departing local passenger	22,44
Per departing transfer/transit passenger	9,24

Security Service Charge	
Per departing local passenger	21,37
Per departing transfer/transit passenger	11,94

Parking charge	
Per 1.000kg per 24 hours	3,77

Emission related charge: NOx per kg NOx emission	
Per landing	4,00
Per take-off	4,00

2027:

Landing and take-off (€) per 1 April 2027	Category S1			Category S2			Category S3			Category S4			Category S5			Category S6			Category S7		
(Charge per 1.000 kg)	Day	Night		Day	Night		Day	Night		Day	Night		Day	Night		Day	Night		Day	Night	
	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off	Landing / take-off	Landing	Take-off
Connected	40,24	251,50	301,80	25,15	67,91	75,45	10,06	42,25	49,80	7,55	36,22	43,76	5,53	30,18	36,22	4,02	16,10	19,11	2,52	13,08	15,09
Disconnected	32,19	201,20	241,44	20,12	54,32	60,36	8,05	33,80	39,84	6,04	28,97	35,01	4,43	24,14	28,97	3,22	12,88	15,29	2,01	10,46	12,07
Cargo flight	20,92	130,75	156,90	13,08	35,30	39,23	5,23	21,97	25,89	3,92	18,83	22,75	2,88	15,69	18,83	2,09	8,37	9,94	1,31	6,80	7,85

Dag: 06.00 – 23.00 uur
Nacht: 23.00 – 06.00 uur

Hoofdstuk 2 -3 toeslag per landing:
Tot 100.000 kg: € 1.837,80
Vanaf 100.000 kg: € 2.756,70

Passenger Service Charge Schiphol Centre	
Per departing local passenger	29,26
Per departing transfer/transit passenger	12,29

Passenger Service Charge Schiphol East	
Per departing local passenger	23,41
Per departing transfer/transit passenger	9,83

Security Service Charge	
Per departing local passenger	18,81
Per departing transfer/transit passenger	10,51

Parking charge	
Per 1.000kg per 24 hours	4,01

Emission related charge: NOx per kg NOx emission	
Per landing	4,00
Per take-off	4,00

Nb: De exploitant zal in overeenstemming met de Wet luchtvaart voor jaar 3 van de tariefperiode (2027) aangepaste tarieven vaststellen na verrekeningen. Bovengenoemde vergoedingen per 1 april 2027 zullen derhalve (uiterlijk) op 31 oktober 2026 worden herzien en opnieuw vastgesteld.

Bijlage II Vangnettabel ten behoeve van de vergoeding naar geluid

Geluidscategorie	Geluidscategorie	Geluidscategorie	Geluidscategorie	Geluidscategorie	Geluidscategorie	Geluidscategorie
S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7
Airbus A300 Airbus A320 Airbus A321	Airbus A310 Airbus A318 Airbus A319 Airbus A330-200 Airbus A330-300			Airbus A340 Airbus A330-900	Airbus A220 Airbus A321NEO Airbus A350 Airbus A380	Airbus A319NEO Airbus A320NEO
B727 B737 – niet vermelde typen B747-200 B747-400 B767-100/200/300	B737-600/700/800/900 B757 B767-400 B777		B717	B737MAX-9	B737MAX-8 B747-8 B787	
Antonov niet vermelde typen BAe niet vermelde typen DC-8/9/10 Embraer 170/175 Fokker 27/50 Ilyushin alle typen Lockheed alle typen MD-81/82/83/87/88 Tupolev alle typen Yak42	Antonov 148 ATR42 ATR72 Canadair CL601/604 Embraer 190/195 Fokker 100 MD-11 Sukhoi Superjet SU9 Shorts 360	BAe 146/AVRO RJ series Bombardier CRJ700 Bombardier 900 Canadair CL600 Canadair RJ 700/900	BAe 125-800 Fokker 70 MD-90	BCS3 Canadair RJ100/200 DHC (DH8D) Embraer E120/135/145		Embraer 195-200
Beech alle typen Cessna 650 Falcon 10/20/50 Gulfstream II/III Hawker 700		Bombardier Global Express Cessna 500/560 XL/750 Falcon 200/900/2000/7x Gulfstream IV/V or 650 Hawker 750/800/800 XP IAI Galaxy IAI niet vermelde typen Learjet 31/35/36/45/55/60SPX		Dornier 328/jet Saab alle typen		
Alle vliegtuigen niet vermeld in geluidscategorieën S1, S2, S3, S4, S5, S6 of S7	Alle helikopters		Alle vliegtuigen > 2 ton MTOW < 6 ton MTOW (excl. elektrisch) Alle propellervliegtuigen ≤ 9 ton MTOW			Alle vliegtuigen ≤ 2 ton MTOW Alle volledig elektrische vliegtuigen

Heffingen en belastingen op Amsterdam Airport Schiphol

Op de volgende pagina's wordt een toelichting gegeven op de heffingen en belastingen, niet zijnde (havengeld-)tarieven en voorwaarden, die van kracht zijn op de luchthaven Schiphol en waarvan de facturering en inning plaats vindt door de luchthaven Schiphol. Het betreft de heffingen en belastingen die van overheidswege worden opgelegd of die in samenwerking met de luchtvaartmaatschappijen zijn vastgesteld.

Het niveau voor 2026 van verschillende heffingen en belastingen wordt vastgesteld na de vaststelling van deze Tarieven & Voorwaarden op 31 oktober 2025. Om deze reden bevat onderstaand overzicht niet in alle gevallen de waarde voor 2026.

PRM Heffing

Per juli 2008 is de EU verordening 1107/2006 inzake 'de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen' van kracht. In deze verordening zijn niet alleen de rechten van deze personen vastgelegd, maar ook de eisen die worden gesteld aan de verlening van bijstand om hen dezelfde mogelijkheden te geven in het reizen per luchtvervoer als alle andere burgers. Het beheersorgaan van de luchthaven is ervoor verantwoordelijk dat deze bijstand wordt verleend.

Samen met de grootste airlines die op Schiphol opereren, de Schiphol Airline Operators Committee (SAOC) en de CG Raad (Raad voor Chronisch zieken en Gehandicapten) is in 2006 een 'PRM Committee' opgericht. Deze 'PRM Committee' heeft besloten de verlening van de bijstand aan gehandicapten en personen met een beperkte mobiliteit uit te besteden.

In de EU verordening wordt gesteld dat de bijstand zonder bijkomende kosten moet worden verleend aan de betrokken personen om sociale uitsluiting te vermijden. De bijstand moet dusdanig worden gefinancierd dat de kosten evenredig worden gespreid over alle passagiers die gebruikmaken van de luchthaven. Het beheersorgaan van de luchthaven mag met het oog op de financiering van deze bijstand op niet-discriminatoire basis een specifieke heffing opleggen aan de luchthavengebruikers. Om deze reden heeft Schiphol een PRM heffing geïntroduceerd die wordt opgelegd aan alle luchtvaartmaatschappijen die op Amsterdam Airport Schiphol opereren. De heffing is kostengerelateerd en bevat de uitbestedingskosten en de overheadkosten van de luchthaven. In samenwerking met de luchtvaartmaatschappijen die vertegenwoordigd zijn in de PRM Committee is de PRM Levy vastgesteld op €1,90 per vertrekkende passagier per 1 april 2025.

De PRM Levy die zal gelden per 1 april 2025 is op het moment van vaststelling van de Tarieven & Voorwaarden nog niet bekend en zal op een later tijdstip vastgesteld en gecommuniceerd worden.

Luchtvaartmaatschappijen die opereren op Amsterdam Airport Schiphol zullen worden belast op basis van het aantal passagiers dat ze vanaf de luchthaven vervoeren. De heffing moet worden betaald voor alle vertrekkende passagiers, zowel lokaal opstappende passagiers als transfer- en transitpassagiers. Alleen kinderen (beneden de leeftijd van 2 jaar) zijn uitgesloten. De definities van typen passagiers komen overeen met de definities zoals deze zijn vermeld in artikel 1 van het document 'Schiphol Tarieven en Voorwaarden'.

De PRM Levy zal elk jaar worden herberekend. Verschillen in de kosten en opbrengsten voor het afhandelen van PRM's, die vooral zullen voortkomen uit verschillen tussen het geprognosticeerde en werkelijke aantal PRM's, zullen verrekend worden in de heffing voor het komende jaar.
Voor de betaling van de PRM Levy zijn de (vergoedings-)verplichtingen zoals beschreven in artikel 13 en artikel 19 overeenkomstig van toepassing.

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 2025 tot 1 april 2026 bedraagt de slot allocation fee € 1,63 per vliegbeweging (landing of start). Over de wijzigingen en hoogte van de slot allocation fee wordt door ACNL direct gecommuniceerd met de luchtvaartmaatschappijen. 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 per 1 januari 2025 bedraagt € 29,40 per persoon per vlucht. Transferpassagiers en kinderen jonger dan 2 jaar betalen deze belasting niet.

GIS Heffing

In september 2023 is vanuit de Nederlandse Overheid de regeling gevelisolatie Schiphol 2023 in werking getreden. (Deel van) de kosten voor de uitvoering van deze regeling worden gefinancierd door middel van een heffing aan de burgerluchtvaart op Schiphol. De geluidsheffing start per 1 november 2024 en loopt door tot het tijdstip waarop de kosten zijn voldaan. In de Regeling luchtvaartheffingen is in artikel 9 een formule opgenomen om de geluidsheffing (het tarief) per landing te bepalen. Dit tarief is gedifferentieerd naar de geluidsproductie van het toestel, waarbij is aangesloten op de indeling die Schiphol hanteert voor de geluidscategorieën. Het basistarief wordt vermenigvuldigd met de voor de geluidsklasse relevante k-factor. Het basistarief staat aangegeven in de Wet luchtvaart artikel 8a.38, lid 5 en 6, en bedraagt voor 2025 €106,75. Het basistarief loopt ieder jaar op met €2,25.

Geluidsklasse	Geluidscategorie	k
I	∆EPNdB > - 11	1,00
II	-11 ≥ ∆EPNdB > -15	0,60
III	-15 ≥ ∆EPNdB > -18	0,50
IV	-18 ≥ ∆EPNdB > -21	0,45
V	-21 ≥ ∆EPNdB > -24	0,40
VI	-24 ≥ ∆EPNdB > -27	0,35
VII	∆EPNdB ≤ -27	0,30

Algemene informatie

Amsterdam Airport Schiphol

Adres	Evert van de Beekstraat 202 1118 CP Schiphol
Correspondentie adres	Postbus 7501 1118 ZG Schiphol
Handelsregister Amsterdam	nr. 34029174

Relevante afdelingen

Voor vragen over facturen:		
Havenadministratie	telefoon	020 - 601 2416
	SITA	SPLLA7X
	e-mail	airportadministration@schiphol.nl
Voor vragen over te betalen havengelden en operationele zaken:		
Customer Support	e-mail	customersupport@schiphol.nl
Voor vragen over dringende operationele zaken:		
Havendienst	telefoon	020 - 601 2116
	e-mail	apronoffice@schiphol.nl
Voor marktinformatie:		
Airline Partnership & Cargo Partnership	e-mail	routedevelopment@schiphol.nl cargo@schiphol.nl
Voor algemene informatie over havengelden:		
Pricing & Regulatory Affairs	e-mail	airportcharges@schiphol.nl

AMS Schiphol

FINAL
31 oktober 2025
Version 1.0