

Vergaderjaar 1997–1998

25 743

Wijziging van de Luchtvaartwet houdende aanpassing van de geluidsheffing

Nr. 4

VERSLAG

Vastgesteld 19 december 1997

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen omtrent dit wetsvoorstel.

Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Algemeen

De leden van de **CDA**-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de wijziging van de Luchtvaartwet die de heffing op luchtvaartuigen regelt ter financiering van de isolatie en sanering van woningen. De tarieven worden verhoogd om het tweede saneringsprogramma rondom Schiphol te bekostigen. Genoemde leden wensen nadrukkelijk vast te houden aan het karakter van een bestemmingsheffing.

Het eerste saneringsprogramma is gefinancierd door een geluidsheffing en een private lening, die tot 2013 loopt. De leden van de CDA-fractie vragen de regering aan te geven wat de stand van zaken is omtrent de hoogte van die lening. Tevens vragen zij of er plannen zijn om deze financieringsconstructie, waarvan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de rente betaalt, de komende jaren alsnog te wijzigen.

Het tweede saneringsprogramma dient bekostigd te worden uit een heffing. Genoemde leden vragen zich af of er geen andere mogelijkheden zijn dan opnieuw te kiezen voor renteloze voorfinanciering. Welke kosten brengt een dergelijke constructie met zich mee, en wat is de looptijd van een dergelijke lening?

De leden van de **RPF**-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben begrepen dat de regering zich genoodzaakt ziet het tweede saneringsprogramma te financieren uit de opbrengsten van de geluidsheffing burgerluchtvaart voor Schiphol, die daarvoor moet worden verhoogd. Het voorstel roept bij deze leden enkele vragen op.

In de eerste fase van het saneringsprogramma waren de jaarlijkse inkomsten uit de geluidsheffing niet voldoende om de jaarlijkse uitgaven voor dat programma te dekken. Hoe groot waren de jaarlijkse tekorten? Met het luchtvaartbedrijfsleven is in dit kader afgesproken om de betaling

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Assen (CDA), Ten Hoopen (CDA) en Luchtenveld (VVD).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), A. de Jong (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), vacature CD, Hillen (CDA), Remkes (VVD), Leerkes (U55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (Groep Nijpels), Valk (PvdA), Ter Veer (D66), Klein Molekamp (VVD), Van der Linden (CDA), Th. A. M. Meijer (CDA) en Te Veldhuis (VVD).

van de kosten door het Rijk over een langere periode te spreiden. De leden van de RPF-fractie informeren om welke redenen ervan is afgezien de heffing in de eerste fase al zodanig te verhogen, dat de sanering geheel uit de opbrengsten hiervan zou kunnen worden betaald. Bestond die ruimte niet, gelet op het feit dat Schiphol in Europa voor diverse typen vliegtuigen niet de hoogste tarieven hanteert? Deze leden informeren aansluitend of en zo ja, welke alternatieve mogelijkheden zijn overwogen om het saneringsprogramma te bekostigen.

Wat betreft de voorgestelde verhoging van de heffing informeren de leden van de RPF-fractie welke gevolgen die naar verwachting zal hebben voor de concurrentiepositie van Schiphol. Het is deze leden overigens nog niet duidelijk op grond van welke overwegingen ertoe is besloten deze gedurende de gehele looptijd van de geluidsheffing constant te laten zijn. Ligt het niet meer voor de hand de heffing te indexeren?

Tenslotte gaan zij ervan uit dat eventuele privatisering van Schiphol geen gevolgen zal hebben voor de wijze waarop de gelden aan de staat worden afgedragen.

De leden van de **SGP**-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel wijziging van de Luchtvaartwet in verband met verhoging van de geluidsheffing. Deze leden stellen het op prijs als inzicht wordt gegeven in de totale kosten van het saneringsprogramma, uitgesplitst naar fase 1 en fase 2. Tevens ontvangen zij graag inzicht in de wijze van berekening die heeft geleid tot de verhoging van het heffings-tarief voor Schiphol met f 155 en de mate van waarschijnlijkheid waarmee na afloop van de 17 jaren (2013) de totale kosten gedekt zijn. Deze leden wijzen er overigens op dat uitgaande van een termijn van 17 jaren de geluidsheffing ten opzichte van het eindtijdstip van fase 2 (2003) door zou kunnen lopen tot 2020. Waarom wordt van die mogelijkheid afgezien? Waarom stelt het rijk (weer) een renteloze voorfinanciering beschikbaar? Kan een actueel overzicht worden gegeven van de planning van beide fasen?

De leden van de **SP**-fractie staan positief tegenover een wijziging van de Luchtvaartwet om de financiering van de tweede fase van het geluidssaneringsprogramma te regelen.

Deze leden zetten echter grote vraagtekens bij de omvang van het programma. Schiphol heeft met ingang van 1997 haar uit- en aanvliegeroutes geoptimaliseerd op het minimaliseren van de geluidsoverlast binnen de LAeq 26 dB(A) resp. 40 KE geluidszones. Dat zijn de zones waarbinnen het saneringsprogramma plaatsvindt. Door deze aangepaste vliegroutes is het aantal klachten buiten de officiële geluidszones sterk toegenomen. De leden van de SP-fractie noemen onder meer de omgeving van Zaandstad en Alkmaar, het Gooi en de bollenstreek. Is de regering bereid om onderzoek te laten doen naar de ernst van deze overlast, bijvoorbeeld in het kader van de jaarlijkse evaluatie van de handhavingssystematiek, en het saneringsprogramma hierop zo nodig aan te passen? Is de regering bereid om de geluidseisen die aan Schiphol gesteld worden op hetzelfde niveau te brengen als bij industrieterreinen?

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Roovers