

Vergaderjaar 2004–2005

29 378

Wijziging van de Luchtvaartwet in verband met wijziging van de heffingen voor de luchthaven Schiphol

Nr. 16

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 november 2004

Tijdens de eerste termijn van de plenaire behandeling van de wijziging van artikel 77 van de Luchtvaartwet (Kamerstukken II, 29 378) heeft het lid Verdaas gevraagd of er in de geluidtarieven onderscheid gemaakt wordt voor dag- en nachtvluchten. In het debat heeft de heer Verdaas aangegeven voorstander te zijn van een dergelijke differentiatie. De heer Verdaas overweegt, afhankelijk van het antwoord op de gestelde vraag, hiertoe een motie of amendement in te dienen. Daarbij is mij om een reactie gevraagd.

In deze brief ga ik op bovenstaande vraag in. Daarnaast wil ik u informeren over het huidige regime voor dag- en nachtvluchten en de mogelijkheden om de geluidsheffingen voor de dag en de nacht te differentiëren.

Artikel 77 van de Luchtvaartwet

De geluidsheffing, bedoeld in artikel 77 van de Luchtvaartwet, is gebaseerd op de geluidskarakteristieken van het vliegtuig. De wet maakt geen onderscheid naar het tijdstip waarop het vliegtuig landt, noch in de grondslag noch in de hoogte van het tarief.

De reden hiervoor is dat artikel 77 bedoeld is om de door de overheid gemaakte kosten voor de geluidsisolatie op de luchtvaartsector te verhalen en niet als sturingsinstrument voor de verdeling van het gebruik van de luchthaven Schiphol over de dag en de nacht. De regeling van het gebruik van de luchthaven is neergelegd in het Luchthavenverkeer-besluit Schiphol.

Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Het luchthavenverkeerbesluit stelt kaders voor het gebruik van de luchthaven en het luchtruim. Binnen deze kaders is het aan de luchtvaartsector het gebruik van de luchthaven en het luchtruim te optimaliseren. Verschil-

lende bepalingen in het luchthavenverkeerbesluit stellen grenzen aan het nachtelijk gebruik van de luchthaven:

- Van 11 uur 's avonds tot 6 uur 's ochtends gelden er operationele beperkingen voor het gebruik van Schiphol. Bijvoorbeeld sluiting van bepaalde start- en landingsbanen en een verplicht gebruik van geluidsvriendelijke vliegprocedures.
- Er is een aparte geluidsnorm (Lnight) voor de geluidsbelasting in de periode van 11 uur 's avonds tot 7 uur 's ochtends.
- Nachtvluchten in de periode van 11 uur 's avonds tot 7 uur 's ochtends wegen tien maal zwaarder mee in de geluidsbelasting voor het hele etmaal (Lden) dan dagvluchten.

Schiphol ontmoedigt het nachtelijk vliegverkeer door de havengelden te differentiëren. De havengelden zijn in de nacht 20% hoger dan overdag. De meest lawaaiige vliegtuigen, de zogenaamde hoofdstuk 3 vliegtuigen, zijn in deze periode verboden.

Differentiatie geluidsheffingen naar dag- en nachtvluchten

Het is in beginsel juridisch mogelijk om de tarieven voor de geluidsheffing te differentiëren voor de nacht en de dag. In het bovenstaande heb ik evenwel aangegeven dat gekozen is voor een fundamenteel andere aansturing van het gebruik van de luchthaveninfrastructuur. Indien de Kamer toch voornemens is te vragen om, als aanvullend instrument, in de tariefstelling voor de geluidsheffing onderscheid te maken tussen dag- en nachtvluchten, wil ik nog de volgende overwegingen onder uw aandacht brengen:

1. De geluidsheffing beslaat gemiddeld genomen, ook na aanname van het wetsvoorstel, slechts een relatief gering gedeelte (circa 9%) van de totale luchthavengelden en overheidsheffingen. Dit betekent dat, wil een geluidsheffing voor de nacht daadwerkelijk resulteren in minder nachtvluchten, het geluidtarief voor de nacht, ten opzichte van het dagtarief, zeer fors moet worden verhoogd.
2. Voor de luchthaven Schiphol kan het in dat geval uit bedrijfseconomische overwegingen rationeel zijn de havengelden voor de nacht te verlagen. Dit zou het mogelijk effect op het aantal nachtvluchten teniet kunnen doen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs