

Datum 11 april 2005
Onderwerp Differentiatie Geluidsheffingen

Mevrouw J. Tammenoms Bakker
Directeur-generaal Goederenvervoer en Luchtvaart

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART			
Reg. nr.			
Doss. nr.			
Datum: 21 APR. 2005			
Ter behandeling aan:			Opbergen
DG			
Copy ex			
Aldoeningstermijn: 19-05-2005			

Bureau CROS
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 023 514 46 53
Telefax 023 514 36 93
E-mail cros@noord-holland.nl

CROS Informatie- en klachtenbureau
Havenmeesterweg 29
1118 CB Luchthaven Schiphol
Telefoon 020 601 55 55
Telefax 020 653 01 64
Website www.crosinfo.nl

Uw kenmerk
Ons kenmerk
Bijlage(n)

Geachte mevrouw Tammenoms Bakker,

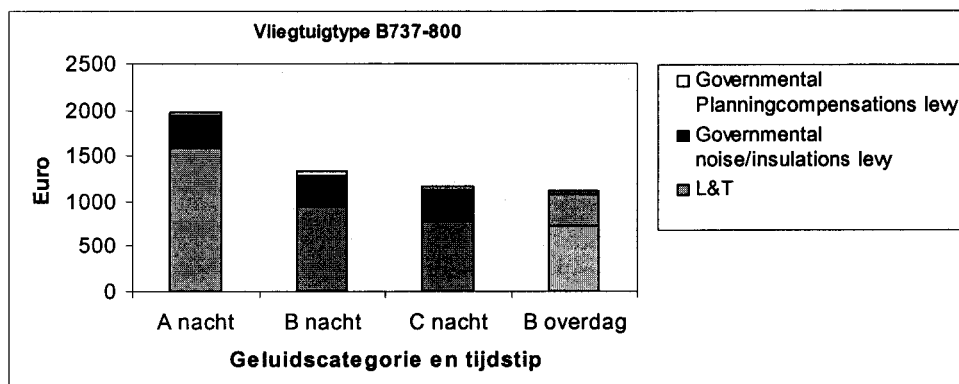
In antwoord op Uw brief van 7 januari 2005, kenmerk DGL 05.U00082, inzake differentiatie geluidsheffingen, bericht ik U als volgt.

In overleg met Amsterdam Airport Schiphol en KLM is in het kader van de CROS gekeken naar de strekking van de motie Verdaas c.s. van 25 november 2004, kenmerk TK, vergaderjaar 2004 – 2005, 29 378, nr. 19, waarin een differentiatie van geluidsheffingen, zoals bedoeld in artikel 77 van de Luchtvaartwet, wordt bepleit, gebaseerd op enerzijds het onderscheid tussen dag- en nachtvluchten, en anderzijds de omvang van de veroorzaakte geluidhinder.

Op dit moment zijn reeds de volgende maatregelen van kracht ter stimulering van milieuzuinig vliegen:

- stillere naderingsprocedures (CDA);
- speciale nachtroutes (over zee);
- beperkt baangebruik (nachtsluiting van banen);
- beperkte milieuruimte in de nacht (Lnight);
- monitoring van slotabuse rondom de nacht;
- verbod op lawaaiige vliegtuigtypes;
- tariefdifferentiatie via havengelden AAS (afhankelijk van type vliegtuig en landingstijdstip; verschil dag-nacht tot maximaal 69%);
- GIS heffing differentieert al naar geluidprestaties via de “noise-factor”.

Het huidige beleid ten aanzien van tariefdifferentiatie laat het volgende beeld zien:



Een nachtvlucht betaalt 30% meer aan havengelden dan een dagvlucht ongeacht in welke geluidscategorie deze valt.

Een willekeurig vliegtuigtype die in geluidscategorie A valt en in de nacht vliegt, is nog eens 30% duurder ten opzichte van een nachtvlucht, geluidscategorie B (samengesteld 169%)

Een willekeurig vliegtuig die in geluidscategorie C valt en in de nacht vliegt, is echter 10% goedkoper ten opzichte van een nachtvlucht, geluidscategorie B (samengesteld 117%)

Gelet op het voorgaande wordt er reeds een groot aantal maatregelen getroffen ter bevordering van het omgevingsvriendelijk vliegen, met name in de nacht. Verdere mogelijkheden op korte termijn zijn niet realistisch. In het kader van de evaluatie van de Luchtvaartwet wordt nagegaan of een verbetervoorstel over nachtnaderingen geformuleerd kan worden. In de nacht is het vliegen van een (stille) CDA-nadering bij landen verplicht. Echter, een aantal van zo'n 10-15% van de vliegtuigen dat landt in de nacht beschikt niet over de hiervoor benodigde boordapparatuur (RNAV) en vliegt dus geen stille nadering. De CROS is van mening dat ten aanzien van deze vliegtuigen die verantwoordelijk zijn voor het overgrote deel van de overlast in de nacht, een aanscherping van het beleid noodzakelijk is. Een mogelijkheid is om deze vliegtuigen die non-RNAV zijn te weren uit de nacht, c.q. middels de artikel 77 heffing deze non-RNAV vliegtuigen in de nacht wezenlijk zwaarder te tarifieren. De CROS betwijfelt echter of deze laatste maatregel voldoende effectief zal zijn en adviseert tevens andere maatregelen te onderzoeken.

Hoogachtend,


 Drs H.G. Ouwerkerk,
 Voorzitter van de CROS.