

Vergaderjaar 1997–1998

25 743

Wijziging van de Luchtvaartwet, houdende aanpassing van de geluidsheffing

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 2 april 1998

1. Inleiding

Het verheugt mij dat de leden van de CDA-fractie, de RPF-fractie en de SGP-fractie met belangstelling kennis hebben genomen van de wijziging van de Luchtvaartwet die de heffing op luchtvaartuigen regelt ter financiering van de isolatie en sanering van woningen.

Verder doet het mij genoegen dat de leden van de SP-fractie positief staan tegenover een wijziging van de Luchtvaartwet om de financiering van de tweede fase van het geluidssaneringsprogramma te regelen.

In het onderstaande ga ik gaarne in op de door de diverse fracties gestelde vragen.

Ten behoeve van een zo overzichtelijk mogelijke beantwoording heb ik de vragen daartoe themagewijs gegroepeerd.

2. Geluidsisolatieproject Schiphol, fase 1 (GIS 1)

De leden van de CDA-fractie vragen de regering aan te geven wat de stand van zaken is omtrent de hoogte van de lening met betrekking tot GIS 1.

Voorzien is dat met de uitvoering van GIS 1 een bedrag van 280 mln is gemoeid. Dit bedrag kent de volgende opbouw:

Geluidsheffing:	150,0 mln
Voorfinanciering door V&W:	57,5 mln
Voorfinanciering door Schiphol:	6,0 mln
Voorfinanciering door Stichting Geluidsisolatie Schiphol:	66,5 mln*
Totaal:	280,0 mln.

* Excl. Rente over voorfinanciering

De komende jaren zal de voorfinanciering van V&W, Schiphol en de Stichting Geluidsisolatie Schiphol terug worden ontvangen door middel van de bestaande geluidsheffing. Van de voorfinanciering is in het jaar 1997 reeds 10,8 mln ontvangen op het door de Staat voorgefinancierde deel. De rest zal worden ontvangen tussen nu en 2004.

De leden van de CDA-fractie vragen of er plannen zijn om de financieringsconstructie van GIS 1, dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat renteloos voorfinanciert, de komende jaren alsnog te wijzigen.

Er zijn geen plannen om de financieringsconstructie inzake GIS 1 alsnog de komende jaren te wijzigen.

Bij GIS 1 waren de jaarlijkse inkomsten uit de geluidsheffing niet voldoende om de jaarlijkse uitgaven aan dat programma te dekken. De leden van de RPF-fractie vragen zich in dit kader af hoe groot de jaarlijkse tekorten waren.

In onderstaande tabel zijn de uitgaven met betrekking tot GIS 1 in beeld gebracht:

uitgaven GIS 1 x f 1 mln	t/m 1992	1993	1994	1995	1996
bouwprogramma	137,0	47,1	45,7	44,1	4,7
terugbetaling SGIS	0,0	0,0	0,0	0,0	14,3
totaal uitgaven	137,0	47,1	45,7	44,1	19,0

Onderstaande tabel brengt de ontvangsten c.q. inkomsten samenhangend met GIS 1 in beeld:

Ontvangsten Gis 1 x f 1 mln	t/m 1992	1993	1994	1995	1996
geluidsheffing	82,7	12,6	14,1	13,3	14,4
voorfinanciering Schiphol	6,0	0,0	0,0	0,0	0,0
voorfinanciering SGIS	48,3	- 3,7	0,0	0,0	1,4
overig	0,0	1,8	0,0	0,0	0,0
totaal ontvangsten	137,0	10,7	14,1	13,3	15,8

Het verschil tussen de uitgaven en de ontvangsten c.q. inkomsten vertaalt zich in de volgende jaarlijkse tekorten.

x f 1 mln	t/m 1992	1993	1994	1995	1996
verschil uitg. ontv.	0,0	- 36,4	- 31,7	- 30,8	- 3,2

3. Financieringsconstructie Geluidsisolatieproject, fase 2 (GIS 2)

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 gehele sanering uit de opbrengsten hiervan zou kunnen worden betaald. Zij dachten dat wellicht ervan was afgezien om de heffing in de eerste fase te verhogen omdat Schiphol in Europa voor diverse typen vliegtuigen niet de hoogste tarieven hanteert.

De noodzaak om een tweede geluidsisolatieprogramma te starten is pas in 1994 geconstateerd. Op dat moment liep GIS 1 al meerdere jaren. In 1984 werd het saneringsprogramma gestart in de vorm van een presanering, omdat de geluidszone van het 4-banenstelsel nog niet was vastgelegd in de aanwijzing van Schiphol. In 1985 werd een uitgewerkt isolatieprogramma opgenomen in het Structuurschema burgerluchtvaart-terreinen. Het was financieringstechnisch niet mogelijk om in het jaar 1994 ten behoeve van het noodzakelijke GIS 2-project de lopende financiering te verhogen. De hoogte van de tarieven op Schiphol speelde hierbij dus geen rol.

De leden van de CDA-fractie en de SGP-fractie vragen zich af of er geen andere mogelijkheden zijn dan opnieuw te kiezen voor renteloze voorfinanciering. De leden van RPF-fractie vroegen naar alternatieve mogelijkheden om het saneringsprogramma te bekostigen. En de CDA-fractie vroeg naar de kosten van deze eventuele alternatieven.

In 1994 is de planning m.b.t. GIS 2 gestart. Op dat moment was renteloze voorfinanciering het enige alternatief dat overbleef. De mogelijkheden om GIS 2 te financieren waren:

- a. eenzelfde financieringsconstructie als bij GIS 1;
- b. eerst kapitaal genereren uit een heffing alvorens te gaan isoleren;
- c. het gehele bedrag als ministerie financieren;
- d. uit een heffing de financiering van het tweede geluidsisolatieproject verkrijgen maar wel al voordat er kapitaal beschikbaar is een begin maken met de werkzaamheden t.b.v. de isolatie. Een voorfinanciering is dan een vereiste.

Uitgangspunten bij het maken van een keuze waren:

1. spoedig genereren van kapitaal t.b.v. de werkzaamheden,
2. er was nog geen Aanwijzingsbesluit voor luchtvaartterrein Schiphol, noch,
3. een P.K.B.- Schiphol en omgeving,
4. de kostenraming van het project was een raming op basis van toen bekende normkosten, bij indicatieve zones,
5. volgens de GIS 1 financierders was GIS 2 niet meer te financieren middels een private financiering.

Gelet op deze uitgangspunten vielen de bovengenoemde financieringsmogelijkheden a tot en met c af. Bleef over financieringsmogelijkheid d. Om snel een aanvang te kunnen maken met de werkzaamheden heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat toen een renteloze voorfinanciering toegezegd. Gezien het feit dat de financieringsmogelijkheid d het enige alternatief bleek te zijn, zijn de kosten verbonden aan de andere financieringsmogelijkheden niet berekend.

Het is de leden van de RPF-fractie nog niet duidelijk op grond van welke overwegingen ertoe is besloten de verhoging van de geluidsheffing gedurende de gehele looptijd van de geluidsheffing constant te laten zijn.

Door de heffing constant te houden neemt het effect van de verhoging van de geluidsheffing over de jaren heen af. Voor het luchthaven-bedrijfsleven is dat een positieve bijkomstigheid. Tot het jaar 2005 is er overigens wel een verhoging van de nu reeds bestaande geluidsheffing voor GIS 1 van f 2,- per jaar (artikel 77, 8e lid, Luchtvaartwet).

De leden van de SGP-fractie ontvangen graag de wijze van berekening die heeft geleid tot de verhoging van het heffingstarief voor Schiphol met f 155,- en de mate van waarschijnlijkheid waarmee na afloop van de 17 jaren (2013) de totale kosten gedekt zijn.

De verhoging van de geluidsheffing met f 155 per eenheid (ter dekking van de kosten van GIS 2) is tot stand gekomen op basis van:

- a. de op het moment van opstellen van het wetsvoorstel bekende programmaplanning;
- b. de op het moment van opstellen van het wetsvoorstel bekende verkeersgegevens;
- c. het gegeven dat de voorfinanciering door het ministerie van V&W aan een maximum is gebonden;
- d. de wens vanuit het ministerie om de renteloze voorfinanciering voor GIS 2 rond het jaar 2008 terugbetaald te hebben.

De resultante van bovenstaande variabelen heeft geleid tot een verhoging van de geluidsheffing met f 155 per eenheid. Ik acht het zeer waarschijnlijk dat de voorfinanciering daadwerkelijk rond het jaar 2008 aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat is terugbetaald.

In de vraagstelling wordt gerefereerd aan «de periode van 17 jaren». Ik zou willen benadrukken dat deze periode uitsluitend is genoemd als illustratie van een uitkomst van de financieringsafspraken van de eerste fase geluidsisolatie Schiphol. Het onderhavige wetsvoorstel heeft daarentegen betrekking op de (financierings)afspraken die voor de tweede fase geluidsisolatie Schiphol zijn gemaakt. De periode van 17 jaren is hierop niet van toepassing.

4. Gevolgen verhoging geluidsheffing

De leden van de RPF-fractie vragen welke gevolgen de verhoging van de geluidsheffing naar verwachting zal hebben voor de concurrentiepositie van Schiphol.

Naar schatting zal de verhoging van de geluidsheffing tot gevolg hebben dat de kosten voor ieder vliegtuigtype globaal genomen verviervoudigen. De gevolgen hiervan voor de concurrentiepositie van Schiphol ten opzichte van Parijs (Charles de Gaulle), Londen (Heathrow) en Frankfurt hangen af van diverse factoren. Naast het vervoersnetwerk en de capaciteit speelt ook de hoogte van het totale pakket luchthaventarieven en -gelden een rol. Als gevolg van de verhoging van de geluidsheffing en een voorgenomen verhoging van de havengelden door luchthaven Schiphol tendeeft het niveau van deze tarieven en heffingen steeds meer naar de bovenkant van de marge tussen de concurrerende Europese luchthavens. Bij verhoging van geluidsheffing én de voorgenomen luchthaventarieven zal Schiphol voor hoofdstuk 2 vliegtuigen zelfs 36% duurder zijn dan de andere genoemde luchthavens. Hierbij zij aange-tekend dat hoofdstuk 2 vliegtuigen slechts 2% uitmaken van het totale aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol. In de huidige situatie is Schiphol voor hoofdstuk 3 vliegtuigen concurrerend in die zin dat uitsluitend Parijs Charles de Gaulle fors goedkoper is voor Europese toestellen (B737-500). Met de verhoging van de geluidsheffing en luchthavengelden zal Schiphol duurder worden dan Frankfurt en het niveau van Londen Heathrow (buiten piek) benaderen. Slechts Londen Heathrow blijft (in de piekuren) aanzienlijk duurder: 40% boven het totaal niveau van Schiphol.

De effecten van de verhogingen op het vervoer hangen overigens af van de mate waarin luchtvaartmaatschappijen deze verhogingen zullen doorberekenen. Bij doorberekening zullen de prijzen stijgen, en in beginsel leiden tot een lagere vraag. Dit zal vooral consequenties hebben voor de prijsgevoelige segmenten zoals transferreizigers en niet-zakelijke reizigers. Met name de transferreizigers zullen hun luchthavenkeuze daarop aanpassen.

5. Kosten gehele saneringsprogramma rondom Schiphol

De leden van de SGP-fractie stellen het op prijs als inzicht wordt gegeven in de totale kosten van het saneringsprogramma, uitgesplitst in GIS 1 en GIS 2.

De geraamde kosten van het saneringsprogramma per fase zijn als volgt:

Kosten GIS 1:	280 mln
Kosten GIS 2:	517 mln
Totaal:	797 mln

Met betrekking tot GIS 1 geldt dat, op een paar panden na waarover nog een gerechtelijke uitspraak wordt verwacht, het saneringsprogramma is afgerond. Vooralsnog wordt vastgehouden aan de planning van 280 mln. Met betrekking tot GIS 2 geldt dat op grond van de jongste inzichten een bedrag van 517 mln zal worden uitgegeven. Aangezien het hierbij gaat om nog niet volledig definitieve cijfers, wordt een wijziging van dit bedrag niet uitgesloten.

De leden van de SGP-fractie vragen naar de planning van het gehele saneringsprogramma rondom Schiphol.

GIS 1 is in 1996 beëindigd en GIS 2 moet in 2003 zijn voltooid. Mocht de aanleg van de 5e baan echter worden versneld dan zal ook de uitvoering van het saneringsprogramma moeten worden versneld.

6. Diversen

De leden van de SP-fractie zetten grote vraagtekens bij de omvang van het programma. Zij zetten uiteen dat Schiphol met ingang van 1997 haar uit- en aanvliegeroutes geoptimaliseerd heeft binnen de Laeq 26 dB (a) resp. 40 KE geluidszones, de zones waarbinnen het saneringsprogramma plaatsvindt. Zij vragen of de regering bereid is om onderzoek te laten doen naar de ernst van de overlast, bijvoorbeeld in het kader van de jaarlijkse evaluatie van de handhavingssystematiek. En of het saneringsprogramma zo nodig zal worden aangepast naar aanleiding van de uitkomst van dit onderzoek.

De sanering van woningen is gebaseerd op de huidige normstelling van 40 Ke resp. 26 dB(A). Op dit moment wordt een onderzoek naar de ernst van overlast niet overwogen. Mocht in de toekomst (mogelijk in het kader van de werkzaamheden voortvloeiende uit de rapportage van de commissie In 't Veld) alsnog een dergelijk onderzoek worden overwogen dan zal bij eventuele andere normstelling conform besloten moeten worden.

Mocht deze normstelling anderszins ter discussie worden gesteld en leiden tot een aanpassing van de Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol dan zal dit het saneringsprogramma dienovereenkomstig beïnvloeden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink