

Vergaderjaar 2004–2005

**29 378**

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

**Nr. 12**

### **NOTA VAN WIJZIGING**

Ontvangen 30 september 2004

Artikel I van het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel D, negende lid, komt te luiden:

9. Voor het luchtvaartterrein Schiphol wordt het tarief van de heffing per rekeneenheid geluidsproductie, bedoeld in het achtste lid, verhoogd met:

a. € 98,50 tot het jaar 2010;

b. € 40,- vanaf het jaar 2010, met dien verstande dat deze verhoging na het jaar 2010 met ingang van elk daaropvolgend kalenderjaar wordt vermeerderd met € 1,25.

2. Onderdeel E komt te luiden:

E

Onder vernummering van het tiende lid tot het elfde lid wordt een nieuw tiende lid ingevoegd, luidende:

10. Het tarief van de in het eerste lid, tweede volzin, bedoelde heffing bedraagt € 0,50 per ton van de maximale toegelaten startmassa van het luchtvaartuig.

### **Toelichting**

Deze nota van wijziging heeft betrekking op het wetsvoorstel tot wijziging van de Luchtvaartwet in verband met wijziging van de heffingen voor de luchthaven Schiphol (Kamerstukken II, 2003–2004, 29 378, nr. 2). Het wetsvoorstel strekt tot het aanpassen van de bepalingen met betrekking tot de zogenaamde geluidsheffing burgerluchtvaart. Specifiek betreft de wijziging een forse verhoging van het tarief voor de geluidsheffing voor Schiphol, het vaststellen van het genoemde tarief voor onbepaalde tijd, en het invoeren van een nieuw afzonderlijk tarief voor de luchthaven Schiphol met betrekking tot niet-geluidgerelateerde uitvoeringskosten van de zogenaamde Schipholwet.

Naar aanleiding van de publicatie van het rapport van de Algemene Rekenkamer «Geluidsisolatie Schiphol fase 2» (Kamerstukken II, 2003–2004, 29 750, nrs. 1–2) en in overleg met de luchtvaartsector is

besloten om de in het wetsvoorstel voorgestelde tarieven te verlagen. Verschillende overwegingen liggen hieraan ten grondslag.

Ten eerste zullen niet alle uitgaven aan de luchtvaartsector worden doorbelast. De Algemene Rekenkamer heeft in het genoemde rapport wat betreft de uitvoering van het project Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2) aangegeven dat vertragingen in de uitvoering in grote mate hebben bijgedragen aan de ontwikkeling van de kosten. Tevens blijkt uit het rapport dat deze vertragingen onder meer het gevolg zijn van beleidsbeslissingen van de rijksoverheid. Het betreft bijvoorbeeld de koppeling van warmte- en geluidsisolatie; de extra kosten die het gevolg zijn de toepassing van warmte-isolatie zijn weliswaar niet ten laste gebracht van het geluidsisolatieproject, maar de koppeling heeft wel bijgedragen tot de vertraging. Een andere beleidsbeslissing betreft het zodanig toepassen van de zogenaamde tweejaarstoets dat huizen, die strikt juridisch gezien niet meer voor isolatie in aanmerking kwamen, toch geïsoleerd zijn. Voorts heeft de door de overheid gewenste versnelling van GIS-2, waartoe in 1998 besloten is, en het isoleren van een geheel blok van woningen, waarbij een deel van het blok buiten de voor isolatie van belang zijnde geluidscontour valt (zogenaamde zaagtand woningen), bijgedragen aan de kostenontwikkeling.

Ik ben van mening dat gezien de oorzaken van de kostenstijgingen het onredelijk is alle uitgaven voor GIS-2 aan de sector door te belasten. Met de sector ben ik inmiddels overeengekomen om van de totale kosten voor GIS-2 (€ 396 mln), een bedrag van € 68 miljoen niet door te belasten.

In de toelichting bij het wetsvoorstel is reeds vermeld dat een deel van de kosten niet aan de sector door te belasten is, omdat daarvoor pas door middel van het wetsvoorstel een afzonderlijk tarief wordt vastgesteld. Het betreft hier de kosten ter uitvoering van artikel 8.31 (planschade en nadeelcompensatie) en deels van artikel 8.33 (kosten ten gevolge van het aanpassen van bestemmingsplannen aan het Luchthavenindelingbesluit Schiphol) van de Wet luchtvaart. Deze kosten worden tot 2005 geraamd op € 42 mln.

Bovenstaande betekent dat van de geraamde totale kosten (exclusief renten) van € 693 mln er € 110 mln niet aan de sector zal worden doorbelast. Tabel 1 geeft aan hoe het bedrag van € 110 mln is opgebouwd.

**Tabel 1**

Onderwerp	Totale kosten (raming)	Waarvan t.l.v. overheid	Waarvan t.l.v. sector
GIS-2	395,8 M€	68,2 M€	327,6 M€
GIS-3	99,3 M€	–	99,3 M€
Klachtaffhandeling GIS	20,0 M€	–	20,0 M€
Aankoop/sloop woningen geluid	22,8 M€	–	22,8 M€
Aankoop/sloop woningen veiligheidszone	39,8 M€	17,9 M€	21,9 M€
Aankoop/verplaatsen woonboten geluid	18,1 M€	15,0 M€	3,1 M€
Behandeling en uitbetaling schadeclaims	97,4 M€	8,9 M€	88,5 M€
Totaal	693,2 M€	110,0 M€	583,2 M€

Ten tweede ben ik met de luchtvaartsector overeengekomen de stijging van de jaarlijkse lastendruk, die volgens het oorspronkelijke wetsvoorstel met 75% zou toenemen, te temperen.

Ten derde is, met instemming van de Minister van Financiën, door mij besloten ter bepaling van de doorberekening van rentekosten, verbonden aan voorfinanciering, de zogenaamde 1-jaars Euribor rente te hanteren.

Op basis van deze afspraken met de luchtvaartsector kunnen de voorgestelde tarieven in het wetsvoorstel met deze nota van wijziging worden verlaagd. Omdat in de ontwerpbegroting 2005–2009 gerekend is met de hoge tarieven van het wetsvoorstel, is de budgettaire ruimte om de tarieven in de periode 2005–2009 te verlagen beperkt. Daarom wordt in deze nota van wijziging in eerste instantie de opslag basistarief geluidgerelateerde kosten voor Schiphol beperkt verlaagd van € 105,- naar € 98,50. In 2010 wordt dit tarief verder verlaagd tot € 40,-, waarna het jaarlijks met € 1,25 zal worden verhoogd.

Het tarief voor de niet-geluidgerelateerde kosten wordt ten opzichte van het wetsvoorstel verlaagd van € 0,80 naar € 0,50.

Op basis van de in deze nota van wijziging opgenomen tarieven, de verwachte stijging van de jaarlijkse afdrachten door de groei van het luchtverkeer, een geraamde gemiddelde rente van 3% en de in tabel 1 genoemde ramingen, zal de luchtvaartsector naar verwachting in 2016 de voorfinanciering van zowel de geluidsisolatie projecten als van de niet-geluidgerelateerde projecten hebben afgelost.

Tabel 2 geeft de nu geldende tarieven, de in het wetsvoorstel opgenomen tarieven en de in deze nota van wijziging voorgestelde tarieven.

**Tabel 2**

	Basistarief geluidsgelateerde kosten	Opslag basistarief geluidsgelateerde kosten voor Schiphol	Niet-geluidsgelateerde kosten tarief	Geschatte lastendruk voor sector
Huidige situatie	€ 28,13 + jaarlijkse verhoging € 0,91	€ 70,-	nvt	35 M€ (in 2005)
Wetsvoorstel	€ 28,- + jaarlijkse verhoging € 1,-	€ 105,-	€ 0,80	62 M€ (in 2005)
Nota van wijziging	€ 28,- + jaarlijkse verhoging € 1,-	€ 98,50 (2005 t/m 2009) € 40,- (2010) + jaarlijkse verhoging van € 1,25	€ 0,50	54 M€ (in 2005) 40 M€ (in 2010)

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus