



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 13 juni 2024, nr. IENW/BSK-2024/166638, tot wijziging van de Regeling luchtvaartheffingen in verband met een nieuwe formule ter bepaling van geluidsproductie, als bedoeld in artikel 22 van het Besluit burgerluchthavens, en enige andere verbeteringen

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 8a.38, vierde lid, 8a.39, vijfde lid, 8a.41 en 8a.42, tweede lid, van de Wet luchtvaart en artikel 22 van het Besluit burgerluchthavens;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling luchtvaartheffingen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de alfabetische volgorde wordt een begripsbepaling ingevoegd, luidende:

vlucht: verplaatsing van het luchtvaartuig gedurende het tijdsverloop dat het in beweging komt met de bedoeling om op te stijgen, tot het ogenblik dat het weer volledig tot stilstand is gekomen na de landing;

2. In de begripsomschrijving van minister wordt 'Minister van Verkeer en Waterstaat' vervangen door 'Minister van Infrastructuur en Waterstaat'.

3. In de begripsomschrijving van winterseizoen wordt '1 november tot en met 31 maart' vervangen door 'de laatste zondag van oktober tot en met de laatste zaterdag van maart'.

4. In de begripsomschrijving van zomerseizoen wordt '1 april tot en met 31 oktober' vervangen door 'de laatste zondag van maart tot en met de laatste zaterdag van oktober'.

B

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'een week voor de eerste landing of wijziging van de configuratie' vervangen door 'uiterlijk één maand voor uitvoering van de vlucht'.

2. In het tweede lid wordt 'uiterlijk 20 maart respectievelijk 20 oktober' vervangen door 'uiterlijk één maand voor uitvoering van de vlucht'.

3. Aan het derde lid, onderdeel e, wordt toegevoegd 'uitgedrukt in kilogram (kg)'.

4. Aan het derde lid, onderdeel f, wordt toegevoegd 'uitgedrukt in Effective perceived noise in decibels (EPNdB)'.

5. Onder vernummering van het vijfde lid tot zesde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

5. Het geluidscertificaat, bedoeld in het vierde lid, is het afgegeven geluidscertificaat EASA Form 45.

C

In artikel 7 wordt 'drie maanden na afloop van een kalendermaand de in die kalendermaand' vervan-



gen door 'een maand na afloop van iedere periode van drie kalendermaanden de in die kalendermaanden'.

D

Artikel 8 vervalt.

E

Artikel 9 komt te luiden:

Artikel 9

1. Voor de bepaling van de geluidsproductie met betrekking tot de luchthaven Schiphol en de geluidsproductie met betrekking tot burgerluchthavens van nationale betekenis met luchthavenbesluit, bedoeld in artikel 22 van het Besluit burgerluchthavens, wordt gebruikgemaakt van de volgende formule:
basistarief, bedoeld in artikel 8a.38, vijfde lid en zesde lid, van de wet, * k.
2. De factor k, bedoeld in het eerste lid, wordt per geluidsklasse vastgesteld met toepassing van de volgende tabel:

Geluidsklasse	Geluidscategorie	k
I	$\Delta\text{EPNdB} > -11$	1,00
II	$-11 \geq \Delta\text{EPNdB} > -15$	0,60
III	$-15 \geq \Delta\text{EPNdB} > -18$	0,50
IV	$-18 \geq \Delta\text{EPNdB} > -21$	0,45
V	$-21 \geq \Delta\text{EPNdB} > -24$	0,40
VI	$-24 \geq \Delta\text{EPNdB} > -27$	0,35
VII	$\Delta\text{EPNdB} \leq -27$	0,30

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2024.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*



TOELICHTING

1. Inleiding

Deze ministeriële regeling vormt een wijziging van de Regeling luchtvaartheffingen in verband met een nieuwe formule ter bepaling van geluidsproductie en enige andere verbeteringen. De aanleiding voor deze wijziging is de aanstaande heffing in het kader van de uitvoering van de Regeling gevelisolatie Schiphol 2023 (ook wel: GIS-4). De overheid financiert de kosten van de uitvoering van dergelijke programma's voor en verhaalt deze kosten vervolgens, conform de artikelen 8.32 en 8a.38 van de Wet luchtvaart, via de luchthavenexploitanten, op de luchtvaartsector.

Om de kosten van die programma's te bepalen moet de geluidsproductie van de vloot worden bepaald. In de Regeling luchtvaartheffingen zijn de formules opgenomen voor het meten van de geluidsproductie van een burgerluchtvaartuig. Deze formules sluiten echter niet meer aan bij de huidige vlootsamenstelling op de luchthaven Schiphol, de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis en luchthaven Eindhoven (in verband met burgermedegebruik). In vergelijking met de periode waarin de huidige formules ter bepaling van geluidsproductie van kracht zijn geworden, zijn luchtvaartuigen immers aanzienlijk 'stiller' geworden. De Regeling luchtvaartheffingen wordt daarom gewijzigd. Omdat er kort na de inwerkingtreding een heffing wordt voorzien voor de bekostiging van de Regeling gevelisolatie Schiphol 2023, bevat de wijziging voorts enige andere verbeteringen die verband houden met de wijze waarop de exploitant van de luchthaven Schiphol in de praktijk een geluidsheffing vaststelt en int.

2. Inhoud

De wijziging van de Regeling luchtvaartheffingen houdt in dat de huidige formules ter bepaling van geluidsproductie, genoemd in artikel 9 van de Regeling luchtvaartheffingen, komen te vervallen, en hier één nieuwe formule voor in de plaats komt. Hierdoor wordt het mogelijk om een geluidsheffing vast te stellen op basis van een geluidsklasse. Deze methode sluit aan bij internationale standaarden en is het meest pragmatisch om te implementeren in de systemen van de luchthavenexploitanten.

Op basis van de nieuwe formule wordt het basistarief, genoemd in artikel 8a.38, vijfde en zesde lid, van de Wet luchtvaart, vermenigvuldigd met de vermenigvuldigingsfactor (k). De vermenigvuldigingsfactor (k) wordt bepaald aan de hand van de geluidsklasse waarin het betreffende luchtvaartuig valt. In 'Geluidsklasse I' vallen de luchtvaartuigen die het meeste geluid produceren, terwijl in 'Geluidsklasse VII' de luchtvaartuigen vallen die het minste geluid produceren. Het uiteindelijke tarief dat eigenaren of houders van luchtvaartuigen dienen te betalen is hierdoor hoger voor 'lawaaige' luchtvaartuigen dan voor 'stille' luchtvaartuigen.

De wijziging van de Regeling luchtvaartheffingen bevat, zoals gezegd, voorts enige andere verbeteringen. Deze verbeteringen houden voornamelijk verband met de manier waarop Schiphol de geluidsheffing vaststelt en int. Zo is gebleken dat, teneinde een geluidsheffing te kunnen vaststellen, in de praktijk meer gegevens nodig zijn dan de gegevens die eigenaren of houders van luchtvaartuigen momenteel op basis van de Regeling luchtvaartheffingen aan de exploitant van de luchthaven ter beschikking dienen te stellen. Daarnaast heeft Schiphol verzocht om de termijn waarbinnen de door Schiphol geïnde heffingen worden afgedragen, aan te passen. Het afdragen van de heffingsopbrengsten na iedere periode van drie maanden levert Schiphol efficiencyvoordelen op. De eventuele rente van het tijdelijk in kas houden van de heffingsopbrengsten zijn een wijze van vergoeding aan de exploitant voor het uitvoeren van de heffing.

3. Afstemming, internetconsultatie en lasten

3.1 Afstemming

De wijzigingen in deze regeling zijn in de periode voor de totstandkoming ervan met de exploitanten van luchthavens en de vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen besproken. De vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen waarmee is gesproken hebben vooral aangegeven dat zij hun tarieven zo laag mogelijk willen houden. Zij stelden daarom lagere vermenigvuldigingsfactoren (k) voor dan de vermenigvuldigingsfactoren die zijn opgenomen in de onderhavige regeling. Het ministerie heeft hier begrip voor, maar heeft tegelijkertijd aangegeven dat het wenselijk is om de periode waarbinnen de (voorgefinancierde) kosten moeten zijn voldaan, zo kort mogelijk te houden. Daarom zijn de vermenigvuldigingsfactoren die zijn opgenomen in de onderhavige regeling, hoger



dan de vermenigvuldigingsfactoren die door de vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen zijn voorgesteld.

3.2 Internetconsultatie

Het ontwerp van deze regeling is in de periode van 4 maart 2024 tot en met 2 april 2024 beschikbaar geweest voor openbare internetconsultatie. Het doel van deze consultatie was om burgers en bedrijven te informeren over de wijzigingen die uit deze regeling voortvloeien en hun de gelegenheid te bieden om een reactie te geven op het ontwerp van de onderhavige regeling. In totaal zijn er tien reacties ingediend, waarvan acht openbare reacties. Tot de indieners van deze reacties behoren individuele omwonenden, belangenorganisaties, een overheidsorganisatie en een vliegtuigmaatschappij.

Uit de reacties volgt dat het hanteren van de zeven geluidsklassen (gelijk aan de geluidsklassen die Schiphol hanteert voor facturatie van 'havengelden') over het algemeen als positief wordt ervaren. In een aantal reacties is erop aangedrongen om lawaaiige luchtvaartuigen (nog) meer te belasten. Volgens de indieners van deze reacties moet er een sterke prikkel zijn om de minst lawaaiige luchtvaartuigen op de luchthaven in te zetten.

Naar aanleiding van de internetconsultatie is besloten om meer differentiatie aan te brengen in de formule ter bepaling van de geluidsproductie met betrekking tot de luchthaven Schiphol. De k-factor die in de geconsulteerde versie was opgenomen, is daarom aangepast. Voor geluidsklasse I betekent dit een verdubbeling ten opzichte van de geconsulteerde k-factor. Die verhoging is in lijn met de inspanningen om de meest lawaaiige luchtvaartuigen zoveel mogelijk te weren. Denk bijvoorbeeld aan de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol. Voor de geluidsklassen II t/m IV heeft de aanpassing een lichte verhoging tot gevolg gehad. De k-factor voor geluidsklasse V blijft gelijk. Voor geluidsklassen VI t/m VII betekent de aanpassing een lichte verlaging, om ook op die manier de inzet van stillere luchtvaartuigen te bevorderen.

Andere reacties hebben betrekking op de geluidshinder van de luchtvaart als zodanig. Zo wordt erop gewezen dat de luchthaven Schiphol een probleem veroorzaakt voor de kwaliteit van de leefomgeving van de omwonenden van de luchthaven, terwijl het gevelisolatieprogramma hier volgens de indieners maar een beperkte oplossing voor biedt. De meest effectieve oplossing wordt gezien in minder vliegtuigbewegingen, een grotere afstand tussen woningen en start- en landingsbanen en minder piekbelasting. Daarnaast zijn er enkele reacties waarin wordt aangegeven dat vliegtuiggeluid gemeten, in plaats van berekend moet worden. Hoewel zulke signalen waardevol zijn bij beleidsontwikkeling in andere trajecten, zijn ze voor de onderhavige wijziging minder relevant.

4. Regeldruk

Het kabinet streeft ernaar de regeldruk voor burgers en bedrijven terug te dringen. De opzet van de wijziging van de regeling is om de regeldruk wat dat betreft zo minimaal mogelijk te houden. Deze ontwerpwijziging heeft directe gevolgen voor exploitanten van luchthavens en vliegtuigmaatschappijen.

De exploitant van de luchthaven is verantwoordelijk voor het innen van de heffing. Dit zal zij doen door een tijdelijke opslag op de havengelden te zetten tot het moment dat alle kosten zijn voldaan. De exploitant van de luchthaven zal daarvoor haar bedrijfsvoeringssysteem moeten aanpassen. Door de methodiek van de afdracht aan het Ministerie van IenW – *één maand na afloop van iedere periode van drie kalendermaanden* – zal er sprake zijn van het tijdelijk in kas houden van de afdracht. De renteopbrengsten van het tijdelijk in kas houden van de afdracht is een vergoeding voor de exploitant van de luchthaven.

Voor de vliegtuigmaatschappijen geldt dat zij tijdelijk hogere kosten hebben. Doordat de geluidsheffing meeloopt in de havengelden die toch al moeten worden voldaan, is de regeldruk die deze wijziging met zich meebrengt voor de vliegtuigmaatschappijen nihil.

Het ontwerp van deze wijziging is voor advies aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd. Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het voorstel geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

5. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2024. Hiermee wordt afgeweken van de



systematiek van de minimuminvoeringstermijn van minimaal twee maanden. Hier kan op grond van Aanwijzing 4.17, vijfde lid, onder a, van de Aanwijzingen voor de regelgeving onder meer van worden afgeweken indien dit, gelet op de doelgroep of de jaarindeling, aanmerkelijke ongewenste private of publieke voor- of nadelen voorkomt. Een beroep op deze uitzonderingsgrond is gerechtvaardigd, omdat de uitvoering van het gevelisolatieprogramma, waar de eerstvolgende geluidsheffing verband mee houdt, naar verwachting kort na de inwerkingtredingsdatum van de onderhavige regeling aanvangt.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*