

# Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

## *Wijziging Regeling luchtvaartheffingen*

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) bereidt een wijziging voor van de Regeling luchtvaartheffingen. Voor de financiering en bekostiging van onder andere geluidwerende voorzieningen wordt een heffing geheven van luchtvaartmaatschappijen voor het landen met een burgerluchtvaartuig. De Regeling luchtvaartheffingen bepaalt hoe de exploitanten van de luchthavens de heffing innen en afdragen aan de overheid.

Deze regeling sluit echter niet meer aan bij de huidige vlootsamenstelling. In de gewijzigde regeling wordt daarom een nieuwe formule ter bepaling van de geluidsproductie opgenomen. Daarnaast sluit de Regeling luchtvaartheffingen niet meer aan bij de manier waarop Schiphol nu de heffingen int. In de gewijzigde regeling worden daarom ook enkele andere verbeteringen opgenomen.

In dit document presenteert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een overzicht van de hoofdpunten uit de reacties die zijn ontvangen op de internetconsultaties.

### **Doel van de wijziging regeling**

Het doel van de wijziging is het verbeteren van de wijze waarop de luchthavens de heffingen innen en afdragen aan de overheid. De gewijzigde regeling sluit nu beter aan op de huidige vlootsamenstelling van vliegtuigmaatschappijen zoals deze wordt gehanteerd in de tariefberekening van havengelden. De aanleiding van de wijziging is de aanstaande heffing voor de uitvoering van de vierde fase van het geluidsisolatieprogramma Schiphol (uitvoering van de Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023, ook wel: GIS-4). De wijziging heeft dus voornamelijk betrekking op de luchthaven Schiphol, maar geldt voor alle (civiele) luchthavens van Nederland.

### **De reacties**

Voor de tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol heeft van 04-03-2024 tot en met 02-04-2024 een internetconsultatie plaatsgevonden. De internetconsultatie heeft in totaal tien reacties opgeleverd, waarvan acht openbare reacties. Indieners zijn:

- Individuele omwonenden;
- Belangenorganisaties (zoals Vereniging Vlieghinder Nieuwkoop, Stichting Push, Klankbordgroep Minder Hinder);
- Overheidsorganisaties (zoals provincie Noord-Holland);

- Vliegtuigmaatschappijen (zoals Easyjet).

## **1. Algemeen beeld van de reacties**

De reacties van omwonenden laten zien dat het doel van de regeling niet heel duidelijk is overgekomen. Ook inhoudelijk vindt men het lastig om de regeling te duiden. Er is bezorgdheid over de wijze waarop de regeling ten uitvoer zal worden gebracht om de kosten van het nieuwe geluidsisolatieprogramma door te belasten aan de veroorzakers van de geluidsbelasting, de vliegtuigmaatschappijen (onder het motto 'de vervuiler betaalt'). Men vraagt zich af waarom deze regeling überhaupt nodig is en stelt bijvoorbeeld voor om de luchthaven Schiphol op te laten draaien voor alle isolatiekosten die nodig zijn om de geluidshinder te verminderen bij omwonenden.

## **2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties**

### **2.1. Meer differentiatie tussen geluidsklassen**

Een aantal reacties wijzen op het feit dat vliegtuigmaatschappijen met lawaaiige toestellen meer dienen af te dragen dan de wijzigingsregeling nu voorstelt. Er dient vanuit de gewijzigde regeling een sterkere prikkel uit te gaan om de meest lawaaiige vliegtuigen te weren van Schiphol. Het algemene beeld is dat de nieuwe zeven geluidsklassen (gelijk aan die Schiphol hanteert voor facturatie van 'havengelden') als positief worden ervaren. Echter, de meest lawaaiige geluidsklassen mogen veel zwaarder belast worden (en vice versa: minst lawaaiige geluidsklassen mogen minder belast worden). Met andere woorden: Lawaaiige toestellen mogen zwaarder belast worden om het gebruik ervan te ontmoedigen. Er wordt zelfs een extra geluidsklasse benoemd om dit effect te bewerkstelligen. In dit kader kan zelfs worden gedacht aan een extra toeslag voor luchtvaartmaatschappijen die hun vliegtuigen in de nacht laten vliegen op Schiphol.

### **2.2. Kritiek op geluidsisolatieprogramma**

Ondanks dat het geluidsisolatieprogramma geen onderdeel is van deze wijzigingsregeling, zijn sommige reacties wel kritisch op dit programma. Men vraagt zich af of het isolatieprogramma niet 'het paard achter de wagen spant'. Hiermee wordt bedoeld dat de luchthaven Schiphol een probleem veroorzaakt voor omwonenden op het gebied van geluidshinder en leefbaarheid van hun omgeving. Het geluidsisolatieprogramma biedt hier maar een beperkte oplossing voor, namelijk geluidswerende maatregelen voor omwonenden binnenshuis. Een echte en effectieve oplossing wordt gezien in minder vliegbewegingen, grotere afstand tussen bewoning en vliegpaden en minder piekbelasting.

### **2.3. Consulteren wijzigingsregeling**

Vanuit de sector klinken er kritische geluiden over de wijze waarop de luchtvaartsector voorafgaand aan de internetconsultatie is geconsulteerd,. Voorafgaand aan de internetconsultatie is er overleg geweest en heeft er afstemming plaatsgevonden met de luchtvaartsector, inclusief brancheorganisaties. Niet alle vliegtuigmaatschappijen zijn hierin gekend. Men wijst op de gevolgen van de wijzigingsregeling, in relatie tot de doorbelasting aan passagiers via ticketprijzen. Een te krappe voorbereidingstijd zou als gevolg hebben dat de vliegtuigmaatschappij de kosten die de luchthaven aan hen doorbelast (in het kader van de geluidsisolatieregeling) niet meer aan passagiers kunnen doorbelasten. Veel tickets zijn in die periode al verkocht voordat de vliegtuigmaatschappij kan doorbelasten.

### **2.4. Consultatieproces**

Meerdere respondenten uiten onvrede over de complexiteit en ontoegankelijkheid van de documentatie. Sommige mensen ervaren deze als onbegrijpelijk, vooral voor niet-deskundigen. Zij melden dat het doel van de wijzigingsregeling voor hen niet goed duidelijk is geworden.