

Vergaderjaar 1992–1993

19 631

Wijziging van de Luchtvaartwet

Nr. 10

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET EINDVERSLAG

Ontvangen 23 april 1993

Algemeen

De beantwoording van het eindverslag heeft tot onze spijt aanzienlijk meer tijd geveerd dan aanvankelijk was voorzien. Zo leidden de ontwikkelingen rond het luchtvaartterrein Maastricht en de introductie van een voorlopige nachtnorm aldaar tot nieuwe vragen en daarmee gepaard gaande onderzoeken.

Diverse kamerfracties drukten hun verbazing uit over het lange uitblijven van de Memorie van Antwoord. Zij vroegen om opheldering.

Wat a fortiori geldt voor de nota naar aanleiding van het eindverslag gold ook reeds, zij het in mindere mate, voor de memorie van antwoord. Het was helaas niet mogelijk, zulks vanwege de hiervoor aangegeven oorzaken, de memorie van antwoord sneller te leveren.

De leden van de CDA-fractie vroegen om zo nauwkeurig mogelijk aan te geven hoe groot de verschillen zijn tussen enerzijds Nederlandse luchthavens en anderzijds enige luchthavens in de EG en in Zwitserland voor wat betreft de totale kosten die worden opgelegd, de verschillende heffingen en de geluidhinderbelasting.

Omdat de berekeningswijze van de luchthavenkosten per luchthaven aanzienlijk verschilt is een groot aantal vooronderstellingen nodig om die kosten vergelijkbaar te maken. Dit betreft vooronderstellingen over vliegtuigtype, startgewicht, bezettingsgraad, brandstofinname, parkeertijd, tijdstip van landen etc. Bovendien treden voortdurend veranderingen op door tariefaanpassingen en koersfluctuaties. Onder dit voorbehoud kan een rangorde worden gegeven conform tabel 3.2 in het document «Airport Charges in Europe» (2nd ed. 89/2) van het Institut de Transport Aérienne (hierna: ITA; zie ook Annex). Die rangorde is gebaseerd op de kostenopbouw per vliegtuigtype volgens appendix II, berekend door het ITA (zie Annex). Daaruit valt tevens af te lezen welk aandeel de geluidhinderbelasting in het totale luchthavenkostenpakket heeft. Eén aspect is door het ITA bij de berekeningen over het hoofd gezien: Schiphol

hanteerde tot voor kort een vrijstelling van de passagiersgelden voor transferreizigers (sinds kort wordt een bedrag van f 1,50 per transferpassagier in rekening gebracht). Indien 50% van de bezetting transferpassagiers betreft wordt de positie voor Amsterdam – die is gebaseerd op de totale havengelden – als volgt:

- ATR-42: 20e plaats onder Nice
- B 737: 16e plaats onder Parijs
- A 300: 20e plaats onder Brussel
- B 747: 18e plaats onder Marseille

Naar gelang het transferaandeel per vlucht zal derhalve de positie van Amsterdam op deze ranglijst kunnen fluctueren tussen de rangorde-nummers genoemd in de Annex en de rangorde-nummers welke hierboven zijn weergegeven per vliegtuigtype. Voor een gedetailleerd overzicht van de berekeningswijze van kosten en heffingen kan tenslotte worden verwezen naar de ICAO «Manual of Airport and Air Navigation Facility Tariffs (Doc. 7100-AT 707, editie 1988)

Gevraagd werd voorts wanneer naar verwachting de PKB met betrekking tot het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (hierna te noemen: SBL) wordt vastgesteld en wanneer het einde van het saneringsprogramma is te verwachten, specifiek met betrekking tot Zwanenburg.

De PKB is op 6 september 1988 goedgekeurd door de Staten-Generaal.

De voortgang van de saneringsoperatie werd tot op heden bepaald door de inkomsten, die circa f 15 mln per jaar bedragen. Aangezien de kosten van sanering aanmerkelijk hoger zijn dan de oorspronkelijk geraamde f 150 mln (zie : Kamerstukken II, 21 660, nrs 1 en 2; rapport van prof. dr. R.J. In 't Veld, dat de Voorzitter van de Tweede Kamer op 12 juli 1991 is toegezonden, nr 3; brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat die op 13 november 1991 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer is toegezonden, nr 4), ligt het uitvoeringstempo achter op het in deel d gepresenteerde schema. Wat betreft de afronding van het huidige isolatieproject alsmede wat betreft het voorgenomen vervolg van nieuwe isolatieprojecten in het kader van uitvoering van het Plan van Aanpak Schiphol e.d. verwijs ik ook naar het tegelijk met deze nota uitgebrachte «Beleidsstandpunt isolatie Schiphol», dat een vervolg is op de brief van 13 november 1991.

Na afronding van het in het SBL-d genoemde saneringsprogramma zal de sanering worden voortgezet. Van belang is daarbij de vaststelling van de definitieve zone rondom Schiphol en hetgeen vermeld is in het Plan van Aanpak Schiphol en het Project Mainport & Milieu Schiphol.

In Zwanenburg is in 1988 begonnen met het isoleren van woningen. In mei 1992 zijn 259 woningen en een school geïsoleerd, is de isolatie van 141 woningen in voorbereiding en zijn 64 woningen in uitvoering. De voortgang van de isolatie in Zwanenburg werd belemmerd door het uitblijven van overeenstemming met de plaatselijke bewoners over de omvang van de aan te brengen geluidwerende en overige voorzieningen. Dit heeft er toe geleid dat door een viertal bewoners van Zwanenburg beroep is ingesteld tegen de aangeboden besluiten tot isolatie. Op 28 maart 1991 heeft de Afdeling Rechtspraak van de Raad van State hierin uitspraak gedaan. De beslissingen zijn als gevolg hiervan op twee punten aangepast. Met de start van de uitvoering van het oorspronkelijk als eerst aangewezen gebied is inmiddels begonnen.

Het isolatieprogramma elders, zoals in Amstelveen, Aalsmeer en andere delen van Haarlemmermeer is ondertussen gewoon doorgegaan.

De leden van de CDA-fractie vroegen naar het deel dat door de SGIS wordt bijbetaald aan het saneringsprogramma. Bovendien werd een uiteenzetting gevraagd met betrekking tot de situatie per 1 januari 1988 of per andere zo recent mogelijke datum.

Door de SGIS wordt niet bijbetaald maar wordt voorgefinancierd op basis van de raming van de minimum saneringskosten in SBL-deel d. De overeenkomst tussen de Staat en de SGIS van 8 september 1986 houdt in dat het tarief van de heffingen volgens een medio 1986 vastgelegde curve op een lager niveau is vastgesteld en dat het verschil tussen de te lage heffingen en de uitgaven voor de sanering door de SGIS wordt voorgefinancierd. Conform de voornoemde overeenkomst golden voor 1989, 1990 en 1991 de volgende bedragen (in f mln):

	1989	1990	1991
Inkomsten heffingen	9,4	9,0	5,6
Voorfinanciering SGIS	7,4	8,0	10,8
	<u>16,8</u>	<u>17,0</u>	<u>16,4</u>
Voorfinanciering NVLS (Zwanenburg)		6,0	
Extra inkomsten		-	0,9
		<u>23,0</u>	<u>17,3</u>
Geluidwerende voorzieningen	13,1	18,7	12,4
Advieskosten	3,5	4,0	4,5
Aankopen	0,2	0,3	0,3
	<u>16,8</u>	<u>23,0</u>	<u>17,2</u>

Tevens werd gevraagd door de leden van de CDA-fractie of duidelijk kan worden gemaakt op welke jaren precies het benodigde bedrag ad f 150 mln aan heffingen betrekking heeft. Voorts wilden deze leden weten waardoor pas nu wordt nagegaan op welke wijze de sanering van de regionale burgerluchtvaartterreinen kan worden geregeld.

De minimumkosten voor de sanering rond Schiphol zoals opgenomen in het SBL, uit te voeren in de periode 1984–1994, waren geschat op f 150 mln. Als gevolg van de op basis hiervan gesloten overeenkomst Staat – SGIS zouden de heffingen, die dit bedrag tenslotte zouden moeten opleveren, ongeveer 20 jaar, dus tot 2005 doorlopen. De saneringskosten werden daardoor niet beïnvloed.

Zoals hiervoor is aangegeven blijken de kosten van sanering rond Schiphol aanmerkelijk hoger te zijn dan de oorspronkelijk geraamde f 150 mln.

Voor de regionale luchthavens Rotterdam, Maastricht en Eelde zijn plannen voor nieuwe startbanen of baanverlenging in voorbereiding of procedure. Bij de geluidsanering wordt gelet op de huidige situatie en op de toekomstige situatie na aanpassing van de infrastructuur. Voor Maastricht is in de planning naast de Ke-norm een zgn. Griefahn-norm voor de nachtvluchten gehanteerd, welke een uitgebreidere sanering met zich brengt. Het Rijk zal in de kosten daarvan f 95 miljoen bijdragen.

Tenslotte wilden de leden van de CDA-fractie weten hoe ver het is gevorderd met de sanering van de militaire vliegvelden en of daarvoor een dubbele middelenbron bestaat.

Van de in totaal 6800 te isoleren woningen zijn in 1990 ± 2000 daadwerkelijk geïsoleerd. In ca 30 gevallen is in overleg met de eigenaren en bewoners besloten niet te isoleren, doch het pand te amoveren, danwel een niet-geluidgevoelige bestemming te geven. Rond de militaire luchtvaartterreinen zijn alle gebieden die het zwaarst met geluid zijn belast (meer dan 55 Ke) thans geheel gesaneerd. Rond de Vliegbasis Eindhoven is inmiddels het gehele te saneren gebied binnen de vastgelegde 40Ke-zone gesaneerd.

De heffingen voor burgerluchtverkeer op de militaire bases gaan naar de algemene middelen, zodat er voor de sanering geen sprake is van een dubbele middelenbron.

De leden van de PvdA-fractie vroegen de regering in te gaan op het verschil in de praktijk van de onderhavige heffing als retributie en als belasting. Zij doelen daarbij op bij voorbeeld de relatie tussen de kosten en de opbrengsten en de mogelijke differentiatie in de heffing per vliegveld.

In reactie op deze vraag wordt het volgende opgemerkt. Retributies zijn betalingen die door de overheid krachtens algemene regels worden gevorderd ter zake van een concrete door de overheid individueel bewezen dienst (zie Prof. mr. H.J. Hofstra, Inleiding tot het Nederlandse belastingrecht, zesde druk, blz. 27 e.v.). Centraal staat daarbij de rechtstreekse relatie tussen de door de overheid bewezen dienst en de betaling. Met andere woorden, er moet een direct en duidelijk verband zijn tussen de hoogte van de retributie en de achterliggende kosten van de individueel verleende dienst.

Bij heffingen met een belastingkarakter is van een individuele contra-prestatie van de overheid tegenover de te betalen heffing geen sprake. Deze worden gekenmerkt door een meer algemene omslag van kosten over (bepaalde groepen van) belastingplichtigen, waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de – in casu – door de aard en/of omvang van de individueel veroorzaakte geluidhinder opgeroepen saneringskosten.

In deze zin wordt dan ook de mening van deze leden gedeeld dat een kosten-opbrengst-relatie zoals deze eigen is aan een retributie, bij een belasting niet aanwezig is en ook niet is vereist. Er zij echter op gewezen dat de grondslag van de onderhavige belasting is gelegen in het veroorzaken van geluidhinder. Als maatstaf voor de belasting geldt dan ook de aard en omvang van de geluidhinder van de verschillende typen luchtvaartuigen.

Ook zij nog vermeld dat de totale opbrengst van de geluidhinderbelasting burgerluchtvaart wettelijk is gelimiteerd. Immers, ingevolge artikel 77 van het wetsvoorstel mag deze belasting worden geheven zolang en voor zover de totale opbrengst hiervan de op grond van artikel 26 van deze wet totaal gemaakte en te maken kosten per luchtvaartterrein niet te boven gaat.

Voorts vroegen de leden van de PvdA-fractie in hoeverre het gelijkheidsbeginsel in de belastingheffing beperkingen aan de differentiatiemogelijkheden per vliegveld stelt.

Wij merken op dat het belastingkarakter van een heffing alsmede het gelijkheidsbeginsel daaraan geen beperkingen stelt, mits belastingplichtigen die zich naar de voor de desbetreffende belasting relevante criteria

in gelijke situaties bevinden, een gelijk bedrag aan belasting verschuldigd zijn. Dit betekent dat landingen van luchtvaartuigen met gelijke geluidskwalificaties op eenzelfde luchtvaartterrein even zwaar moeten worden belast.

Gekozen is voor termijndifferentiatie. Zodra uit de geluidhinderbelasting die verschuldigd is voor het landen op een bepaald luchtvaartterrein de kosten als bedoeld in artikel 26 met betrekking tot dat luchtvaartterrein zijn betaald, zullen geen aanslagen geluidhinderbelasting meer worden opgelegd.

Burgerluchtvaartuigen die gebruik maken van militaire luchtvaartterreinen zijn ook in de belasting betrokken. Gelet op het adagium «de vervuiler betaalt» zou het principiële ook niet juist zijn deze landingen buiten de belasting te laten. De noodzaak voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen voor de militaire vliegvelden wordt immers mede veroorzaakt door de geluidhinder van het op die velden landende burgerluchtverkeer.

De leden van de PvdA fractie herhaalden enige vragen waarvan zij de antwoorden niet in de Memorie van Antwoord hadden aangetroffen. De antwoorden worden hieronder met corresponderend nummer gegeven.

1. De wijziging heeft tot doel het overbrengen van de bepalingen inzake de heffing, die in het wetsontwerp is aangeduid als geluidhinderbelasting burgerluchtvaart, van het Heffingenbesluit naar de Luchtvaartwet. Omdat de uitgaven en ontvangsten reeds waren bepaald in het Heffingenbesluit leidt de onderhavige wetswijziging niet tot hogere of lagere uitgaven/ontvangsten voor het Rijk. Overigens verwijzen wij u graag naar de begroting van Verkeer en Waterstaat 1993, artikel 08.03.

2. De procedure om te komen tot de zonering van de burgerluchtvaartterreinen is in 1979 begonnen met deel a van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, waarin de indicatieve zones voor de luchthavens en de principes van de zonering zijn gepresenteerd.

Een volgende stap in de zoneringsprocedure van Schiphol is gezet in 1981 met de instelling van de Lokale Projectgroep Zonering Schiphol. De zonering is daar opgeschort in verband met de wijziging van het beleidsvoornemen ten aanzien van het draaien van de vierde baan. Na het vaststellen van de gewijzigde regeringsbeslissing in 1985 was het niet mogelijk de zonering te hervatten, omdat de gemeenten geen medewerking wilden verlenen aan een zonering zonder de gedraaide vierde baan, voordat deze beslissing onherroepelijk zou zijn geworden. In het concept-Plan van Aanpak Schiphol en omgeving zijn afspraken gemaakt ten aanzien van de vaststelling van de geluidzone en van een interim-zone voor de periode welke de vaststellingsprocedure in beslag neemt.

Ten aanzien van het vervolg van de zonering van de regionale luchthavens kan het volgende worden opgemerkt. In 1983 is voor Eelde een lokale projectgroep ingesteld. De besluitvorming in verband met de te maken afwegingen over de economische noodzaak van de baanverlenging heeft de zoneringsprocedure vertraagd.

Voor de zonering van de luchthaven Maastricht is in 1985, na het principebesluit van de regering over de medewerking aan het realiseren van de oostwestbaan aldaar, een ambtelijke werkgroep ingesteld. Een advies van de Raad van State van 23 augustus 1988, dat onder meer

ging over de vraag of tot aanwijzing kon worden overgegaan, was aanleiding tot het opstellen van een Aanvullende MER. Op 15 maart 1991 zijn de nieuwe ontwerp-aanwijzingen en de Aanvullende MER ter inzage gelegd.

De zonering van de luchthavens volgens de Luchtvaartwet is overigens een dermate gecompliceerde procedure, dat deze niet in enkele jaren is af te ronden.

3. Artikel I onder A. is niet overbodig te achten. Door middel van genoemd artikel krijgen de maatregelen ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen vooruitlopend op de vaststelling van een geluidszone een basis in een wet in formele zin. Dit heeft de voorkeur boven een overeenkomst. Bovendien geldt de overeenkomst met de SGIS niet voor regionale luchthavens.

4. Er is met de indiening van het wetsvoorstel niet gewacht tot de totstandkoming van de overeenkomst met de belastingplichtigen op Schiphol.

5. De gemeenten op wier grondgebied sanering plaats vindt, wordt verzocht zitting te nemen in de stuurgroep die het isolatieproject begeleidt. Met de provincie bestaat waar dat nodig is contact.

De leden van de PvdA-fractie informeerden naar eventuele strijdigheid van het wetsvoorstel met de overeenkomst tussen Staat en SGIS.

De Minister van Verkeer en Waterstaat is van oordeel dat de onderhavige overeenkomst niet aan verhoogde heffingen – in verband met de toename van de saneringskosten – in de weg staat. Uit overleg met de SGIS en de luchtvaartmaatschappijen is gebleken dat zij daar anders over denken. Een en ander wordt in onderling overleg nader besproken.

Voorts werd gevraagd naar de ontwikkeling van de baten in de komende jaren en mogelijke afwijking van voor de overeenkomst met de SGIS geprognoseerde baten in de meerjarenraming.

In dit verband wordt verwezen naar de brieven van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitter van de Tweede Kamer van 18 juli 1990 respectievelijk 18 februari 1991.

De leden van de PvdA-fractie en van de VVD-fractie vragen naar de inning van achterstallige heffingen.

Meegedeeld kan worden dat deze kwestie inmiddels in grote lijnen is opgelost door de in 1986 gesloten overeenkomst met de SGIS. De stichting heeft ook de in het verleden ontbrekende ontvangsten voorgefinancierd.

Blijkens artikel 77a van het wetsvoorstel staan binnen het nieuwe systeem de middelen van de Invorderingswet ter beschikking. De risico's van het niet binnen krijgen van de gelden zijn dan ook beperkt.

De leden van de VVD-fractie vroegen of ook de regionale vliegvelden met zekerheid zullen worden gesaneerd en of plannen daarvoor al voorhanden zijn.

Rondom regionale luchtvaartterreinen zal ingevolge de bepalingen van de Luchtvaartwet worden gesaneerd. Voor Maastricht is in het kader van

de lopende procedure, naast hetgeen reeds aan saneringsmaatregelen is getroffen, een globaal isolatieplan opgesteld en tezamen met de stukken ten behoeve van de aanwijzing mede ter inzage gelegd. Hierin is het saneringsgebied en de tijdplanning aangegeven. Uitgangspunt hierbij is dat de sanering zo snel zal worden uitgevoerd als technisch mogelijk is, te beginnen na het onherroepelijk worden van het aanwijzingsbesluit.

Voor Rotterdam is de mogelijkheid onderzocht met de sanering vooruit te lopen op de vaststelling van de geluidszone. In verband met de onzekerheid over de definitieve ligging van de geluidszone is daar van afgezien.

Op de regionale terreinen worden wel heffingen op basis van het Heffingenbesluit geheven, zodat de opbrengsten hiervan later gebruikt kunnen worden voor de bekostiging van de aan te brengen geluidwerende voorzieningen. De thans binnenkomende heffingen op de regionale luchtvaartterreinen lijken voor Eelde vrijwel toereikend om reeds nu sanering te bekostigen. Voor Maastricht zijn financieringsafspraken gemaakt. Voor Rotterdam zullen bij de besluitvorming over de toekomst van de luchthaven ook afspraken moeten worden gemaakt.

In die gevallen waarbij in de geluidszone ruimte is gereserveerd voor toekomstige ontwikkelingen wordt het saneringsprogramma afgestemd op de eindsituatie, omdat het niet goed mogelijk is de aangebrachte geluidwerende voorzieningen achteraf te verzwaren.

Naar aanleiding van vragen van de leden van de VVD-fractie over de sanering van regionale burgerluchtvaartterreinen en een op te leggen heffing ter zake van landingen op die vliegvelden wordt het volgende opgemerkt.

De sanering rondom de regionale luchtvaartterreinen zal op termijn plaatsvinden. Concrete plannen zijn nu alleen opgesteld voor Maastricht. Alle aandacht is thans gericht op de urgente situatie rondom Schiphol. De omstandigheid dat thans rond de regionale luchthavens nog geen saneringsmaatregelen worden getroffen laat onverlet dat ter zake van een landing op een dergelijk vliegveld de geluidhinderbelasting verschuldigd is.

De leden van de VVD-fractie vroegen tevens naar de aard van de te heffen belasting en vroegen naar de reden waarom gelden, geheven op militaire luchtvaartterreinen, naar de algemene middelen vloeiden.

Over de aard van de belasting is hierboven naar aanleiding van vragen van de leden van de PvdA-fractie een uiteenzetting gegeven. De reden om de opbrengst van de belastingen op de militaire vliegvelden naar de algemene middelen te laten vloeien is gelegen in het feit dat het Ministerie van Defensie een eigen budget heeft voor het saneren van woningen rond de militaire vliegvelden. Om te vermijden dat er een dubbele inkomstenbron zou ontstaan worden de inkomsten uit de belastingen op burgerluchtvaartuigen overgeheveld naar de algemene middelen.

Op de vraag van de VVD-fractie naar een beleidsvisie ter zake van de relatie tussen het geluidsarmer worden van vliegtuigen en het stijgen van het tarief per rekeneenheid het volgende.

Het saneringsprogramma rond het luchtvaartterrein Schiphol voorziet in een jaarlijks budget voor het aanbrengen van de geluidwerende voorzieningen. Om per jaar eenzelfde bedrag te kunnen innen moet bij

het gemiddeld stiller worden van de vloot het tarief per rekeneenheid worden verhoogd. In de memorie van antwoord is hieraan reeds aandacht besteed.

De leden van de VVD-fractie informeerden naar de vaststelling van het tarief per rekeneenheid.

Het wetsvoorstel brengt mee dat de Minister van Verkeer en Waterstaat het tarief op grond van in de wet neergelegde criteria jaarlijks bijstelt. De vaststelling van het tarief, bij nota van wijziging was dat op f 23 gesteld, geschiedt overeenkomstig de curve die als bijlage bij de overeenkomst met de SGIS is aangehecht.

De leden van de VVD-fractie informeerden naar het principe «de vervuiler betaalt».

De toepassing van dit principe is hiervoor aan de orde geweest. Verder zij er nog op gewezen, dat degene die een vliegtuig onder zijn verantwoordelijkheid laat deelnemen aan het luchtverkeer ook verantwoordelijk is voor de «vervuiling» door geluid en dus in de belasting wordt betrokken.

Artikelsgewijs

Artikel I ad A

De PvdA-fractie hadden enkele vragen inzake dit artikel in de algemene opmerkingen verwerkt. Om de samenhang te bewaren is ook het antwoord op deze vragen in het algemeen deel verwerkt.

Artikel 77, eerste lid

De leden van de PvdA-fractie vroegen wanneer de toezending van de diverse kostencategorieën is voorzien en of dat vooruitlopend op de nota naar aanleiding van het eindverslag kon gebeuren.

Tijdens de behandeling van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen in de U.C.V. van 23 februari 1987 is door de kamerleden Frissen en Te Veldhuis bij motie gevraagd inzage te geven in de kosten van de sanering. Het antwoord daarop heeft de kamer inmiddels bereikt.

Artikel 77, derde lid

De PvdA-fractie vroeg zich af, of de eigenaar van een luchtvaartuig alsnog kan worden aangesproken, wanneer de houder weigert te betalen.

Alleen degene die het vliegtuig tot zijn beschikking heeft en dit onder zijn verantwoordelijkheid laat deelnemen aan het luchtverkeer is belastingplichtig. Indien derhalve de houder, die onder zijn verantwoordelijkheid het vliegtuig aan het luchtverkeer heeft laten deelnemen, weigert te betalen kan de eigenaar niet worden aangesproken.

Artikel 77, vierde tot en met zevende lid

De PvdA-fractie vroeg toelichting op de stelling, dat de vaststelling van de geluidszones voor kleine velden nog open laat of ook geluidsisolatie moet plaatsvinden. Eveneens vroeg zij toelichting op de zin: «Bijdrage van de kleine luchtvaart in de geluidszones is bovendien te verwaarlozen». Tenslotte vroeg zij toelichting op de uitspraak, dat vooralsnog afgezien is van een heffing voor vliegtuigen met minder gewicht dan 6000 kg.

De tot dusverre bekende onderzoeksresultaten betreffende hinder ten gevolge van de kleine luchtvaart wijzen uit dat er met name sprake is van hinder buitenshuis: gezien de in het algemeen betrekkelijk lage geluidsniveaus binnenshuis blijkt er in het algemeen geen of nauwelijks sprake te zijn van hinder in de woonsituatie. Er mag dan ook worden aangenomen dat in het kader van de zonering rond de kleine luchtvaartterreinen geen uitgaven behoren te worden gedaan ten behoeve van isolatie van woningen. Omdat het bij het luchtverkeer op de kleine velden vrijwel uitsluitend gaat om vluchten met vliegtuigen met een gewicht van minder dan 6000 kg, is daarom vooralsnog afgezien van een belasting voor deze categorie vliegtuigen.

Hoewel dezerzijds niet wordt ontkend dat de geluidhinderbelasting als nevendoeleind ook een regulerend karakter kan hebben, heeft de belasting primair ten doel de aan de zonering verbonden kosten te bestrijden.

Met de zin «Bijdrage van de kleine luchtvaart in de geluidszone is bovendien te verwaarlozen» wordt bedoeld, dat op de luchtvaartterreinen met gemengd «groot» en «klein» verkeer de geluidszone voor de kleine luchtvaart meestal valt binnen die van de grote luchtvaart.

Artikel 77, derde en vierde lid, artikel 77a

De PvdA-fractie vroeg, welke tegemoetkoming de geprivatiseerde belastinginspecteur op Schiphol van rijkswege ontvangt. Voorts vroeg zij of op de regionale havens wel voldoende gekwalificeerde functionarissen ter zake aanwezig zijn en welke vergoedingen ter zake worden voorzien.

Ook vroeg de PvdA-fractie of ook vergoedingen van arbeidstijd van ambtenaren van de RLD en de belastingdienst behoren te worden toege-rekend aan de te vergoeden lasten en kosten.

De door de rijksbelastingdienst in verband met de dwanginvordering van de onderhavige belasting gemaakte kosten zijn minimaal en worden gedekt uit de terzake aan de nalatige belastingschuldigen op grond van de Kostenwet invordering rijksbelastingen in rekening te brengen kosten.

De belasting wordt niet gebruikt om arbeidstijd van RLD-ambtenaren mede te vergoeden.

Met betrekking tot het derde en vierde lid van artikel 77 zij nog opgemerkt dat de functionaris van de luchthaven, die optreedt als belastinginspecteur dezelfde persoon zal zijn als die welke nu de geluidsheffing heft. De vergoeding hiervoor aan de luchthaven is de rente van de geheven som geld welke wordt verdiend, doordat de luchthaven de gelden pas drie maanden na ontvangst hoeft af te dragen aan het Rijk.

Ook op de regionale luchtvaartterreinen zijn gekwalificeerde personen aanwezig om de belasting te realiseren.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

De Staatssecretaris van Defensie,
B.-J. M. baron van Voorst tot Voorst

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. G. M. Alders

De Staatssecretaris van Financiën,
M. J. J. Amelsvoort