Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directeur Luchtvaart
[redacted]
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

31 mei 2022

Geachte [redacted],

Op 15 maart 2022 nam de Tweede Kamer een motie van het lid Koerhuis (VVD) aan waarin uw ministerie werd verzocht Schiphol, Rotterdam-Den Haag Airport, Eindhoven Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde te laten onderzoeken hoeveel ruimte er nog is in havengelden om vliegoverlast aan te pakken, en de Kamer hierover voor het commissiedebat Duurzame luchtvaart te informeren. In antwoord op uw brief aan bovengenoemde luchthavens informeren wij u gezamenlijk als volgt:

Beperking van geluidshinder is voor de Nederlandse luchthavens een belangrijke opdracht. Samen met luchtvaartmaatschappijen, kennisinstellingen en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en overige belanghebbenden zetten wij ons dagelijks in om de geluidshinder te verminderen. Primair vindt geluidsreductie plaats via vlootvernieuwing en aanpassing van procedures.

Luchthavens stimuleren deze vlootvernieuwing onder andere via tariefdifferentiatie. Dit instrument wordt al actief toegepast en biedt beperkte ruimte om nog verder te sturen. Alle genoemde luchthavens hebben op dit moment een vorm van tariefdifferentiatie die is gebaseerd op (een combinatie van) factoren zoals het type toestel, het geluidscertificaat, het tijdstip van landen/vertrekken, CO2-emissie en/of de stikstofemissie. Deze differentiatie wordt zoveel mogelijk afgestemd op de lokale situatie rondom de luchthaven en het type verkeer dat de desbetreffende luchthaven aandoet. Het is belangrijk dat in stand te houden om zo het meest effectieve systeem toe te passen.

Tariefstelling is aan strenge regels gebonden én afhankelijk van de omvang van de luchthaven. Voor Eindhoven Airport en Schiphol gelden, gezien de passagiersaantallen, (Europese) regels. Luchthavens met minder dan 5 miljoen passagiers per jaar vallen onder andere regels bij het vaststellen van hun tarieven. Tariefwijzigingen kunnen niet zomaar eenzijdig worden opgelegd en vereisen overleg met de gebruikers van de luchthavens.

De Wet luchtvaart, die deze Europese regels vertaalt naar de Nederlandse situatie, stelt dat de tarieven redelijk en non-discriminatoir dienen te zijn en dat de tarieven kunnen worden gedifferentieerd uit een oogpunt van algemeen belang, met inbegrip van de bescherming van het milieu. De criteria voor deze tariefdifferentiatie dienen differentiatie te kunnen rechtvaardigen en objectief en transparant te zijn. Voor Schiphol geldt specifiek dat de tarieven voor het geheel van de luchtvaartactiviteiten kosten-georiënteerd dienen te zijn. Uitgangspunt daarbij is dat de luchthavengelden heffingen vormen die specifiek zijn ingesteld en worden toegepast om de kosten te dekken van de verlening van luchthavenfaciliteiten en -diensten. Hoewel daartoe geen wettelijke verplichting geldt, heeft Eindhoven Airport haar systematiek voor het bepalen van de hoogte van de luchthavengelden ook op deze wijze vormgegeven. In het geval van Eindhoven en Schiphol geldt bovendien dat de Autoriteit Consument en Markt (ACM) als onafhankelijke toezichthoudende autoriteit betrokken is bij de vaststelling van de tarieven. Een luchtvaartmaatschappij kan bij de ACM een aanvraag doen tot vaststelling of de tarieven van Eindhoven of Schiphol in strijd zijn met bij of krachtens de Wet luchtvaart gestelde regels.

Uiteindelijk is het de keuze van de luchtvaartmaatschappij om te bepalen met welk vliegtuigtype welke route gevlogen wordt. Daarbij geldt een veelvoud aan factoren zoals vraag/aanbod, marktpositie, ticketprijzen, concurrentie, beschikbaarheid en kosten voor bijvoorbeeld kerosine. Tariefdifferentiatie wordt daarbij al zeer actief toegepast door de luchthavens, maar is niet altijd het doorslaggevende element. Luchthavengelden zijn immers maar een beperkt onderdeel van de operationele kosten van een luchtvaartmaatschappij.

Tot slot, dé sleutel tot verdere vermindering van geluidhinder en verduurzaming van de luchtvaart ligt in een slimme combinatie van beleid, innovatie en investeren. De in het Regeerakkoord voorgestelde terugsluis van een deel van de opbrengsten van de vliegbelasting kan dit proces verder versnellen door deze opbrengsten gericht in te zetten voor bijvoorbeeld verduurzaming van brandstoffen, innovatie en geluidsadaptief bouwen.

Met vriendelijke groeten,
Namens het bestuur van
NEDERLANDSE VERENIGING VAN LUCHTHAVENS

Meiltje de Groot, voorzitter